



Elinkeino-, liikenne- ja
ympäristökeskus

Merijärven
kunta



Merijärven liikenneturvallisuus- suunnitelma

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisu

2012

Merijärven liikenneturvallisuuksuunnitelma

2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne-
ja ympäristökeskuksen julkaisuja

Taitto: Erkki Sarjanoja
Valokuvat: Erkki Sarjanoja, ellei toisin mainita
Kartat: © Maanmittauslaitos lupa nro 20/MML/12 ja Merijärven kunta
Paino: Multiprint Oy, Oulu 2012

Esipuhe

Liikenneturvallisuutta voidaan parantaa kehittämällä liikenneympäristöä sekä tehostamalla liikenneturvallisuuden kasvatus-, valistus- ja tiedotustyötä. Liikenneturvallisuussuunnitelmalla pyritään kokoamaan liikenneturvallisuustyö yhdeksi kokonaisuudeksi, jotta työ olisi kattavaa, jatkuvaa ja yhteistyö eri sidosryhmien ja toimijoiden kesken mutkatonta. Alavieskaan, Kalajoelle, Merijärvelle, Oulaisiin, Sieviin ja Ylivieskaan laadittiin liikenneturvallisuussuunnitelmat samanaikaisesti, jotta liikenneturvallisuustyö kunnissa olisi samanaikaista ja –sisältöistä ja liikenneympäristön ratkaisut samantyyppisiä. Näin yhteistyö myös kuntien välillä olisi mahdollisimman helppoa. Suunnitelmat sisältävät katsauksen kunnan liikenneturvallisuuden nykytilaan, liikenneturvallisuustyön organisoimismallin ja toimenpideohjelman liikenneympäristön turvallisuusongelmien parantamiseksi. Liikenneturvallisuussuunnitelma on luonteeltaan tarve-/esiselvitys ja sen toteutuksen aikajänne on noin kymmenen vuotta suunnitelman valmistumisesta.

Suunnitelmaluonnosta on esitelty yleisötilaisuuksissa joka kunnassa. Liikenneturvallisuustyön organisoimisen suunnitteluun on lisäksi osallistunut useita kuntien eri hallinnonalojen sekä eri sidosryhmien edustajia.

Liikenneturvallisuussuunnitelman tilaajana ovat toimineet Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) sekä suunnittelualueen kunnat/kaupungit.

Suunnittelutyön ohjaamisesta ja päätöksenteosta työn aikana on vastannut työryhmä, jonka toimintaan ovat osallistuneet:

• Tarja Jääskeläinen	Pohjois-Pohjanmaan ELY
• Pekka Toiviainen	Pohjois-Pohjanmaan ELY
• Hannu Haapakoski	Alavieskan kunta
• Markku Ojala (31.8.2011 saakka)	
• Matti Sirviö (1.9.2011 alkaen)	Kalajoen kaupunki
• Tuomo Perälä	Merijärven kunta
• Markku Ketonen	Oulaisen kaupunki
• Paavo Hankonen	Sievin kunta
• Mauri Haikola ja	
• Leena Vähäkangas	Ylivieskan kaupunki
• Eero Kalmakoski	Liikenneturva
• Pertti Hautala ja	
• Simo Alanko	Poliisi
• Jari Lepistö ja	
• Anna Mattila	Jokilaaksojen pelastuslaitos

Suunnitelma on tehty Ramboll Finland Oy:ssä, jossa työstä ovat vastanneet Erkki Sarjanoja, Minna Koukula ja Teemu Kinnunen.

Oulussa syyskuussa 2012

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
Alavieskan kunta
Kalajoen kaupunki
Merijärven kunta
Oulaisen kaupunki
Sievin kunta
Ylivieskan kaupunki

Sisältö

1	Nykytila	7
1.1	Suunnittelualue	7
1.2	Maankäyttö ja kaavoitus	7
1.3	Liikenneverkko	8
1.4	Liikenneonnettomuudet	9
1.5	Kyselyt	9
	1.5.1 Asukaskysely	9
	1.5.2 Koululaiskysely	10
	1.5.3 Hallintokuntakysely	10
1.6	Joukkoliikenne	10
1.7	Koulumatkojen turvallisuus	10
1.8	Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet	10
1.9	Aloitteet ja maastotarkastelut	11
1.10	Yhteenveto nykytilanteesta	11
2	Tavoitteet	12
3	Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla	13
3.1	Liikenneturvallisuustyön organisointi	13
	3.1.1 Nykytila	13
	3.1.2 Yhteistyön organisoiminen	13
	3.1.3 Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti	14
	3.1.4 Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät	15
	3.1.5 Liikenneturvallisuustoimijan rooli	15
	3.1.6 Liikenneturvallisuustyön rahoitus	16
	3.1.6 Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako	16
3.2	Työn sisältö	16
	3.2.1 Yleistä	16
	3.2.2 Painopistealueet	18
3.3	Toteutus ja seuranta	18
4	Toimenpide-esitykset	20
4.1	Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö	20
4.2	Teiden ja katujen toimenpiteet	20
	4.2.1 Liittymät	20
	4.2.2 Linjaosuudet	21
4.2	Väistämisvelvollisuudet	21
4.3	Nopeusrajoitukset	22
4.4	Kevyen liikenteen verkko	23
4.5	Joukkoliikenteen pysäkit	23
4.6	Koulun ympäristö	23
4.7	Esteettömyys	24
4.8	Reittien risteämisjärjestelyt	24

4.9 Muut toimenpiteet	24
4.9.1 Tievarsimainokset	24
4.9.2 Liikennemerkkit	26
4.9.3 Kunnossapito	26
4.10 Toimenpideohjelma	26
5 Vaikutukset	29
6 Jatkotoimenpiteet	29
Liitteet	30
Liite 1. Onnettomuuskartta	31
Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei tässä suunnitelmassa esitetty toimenpiteitä	33
Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä	35

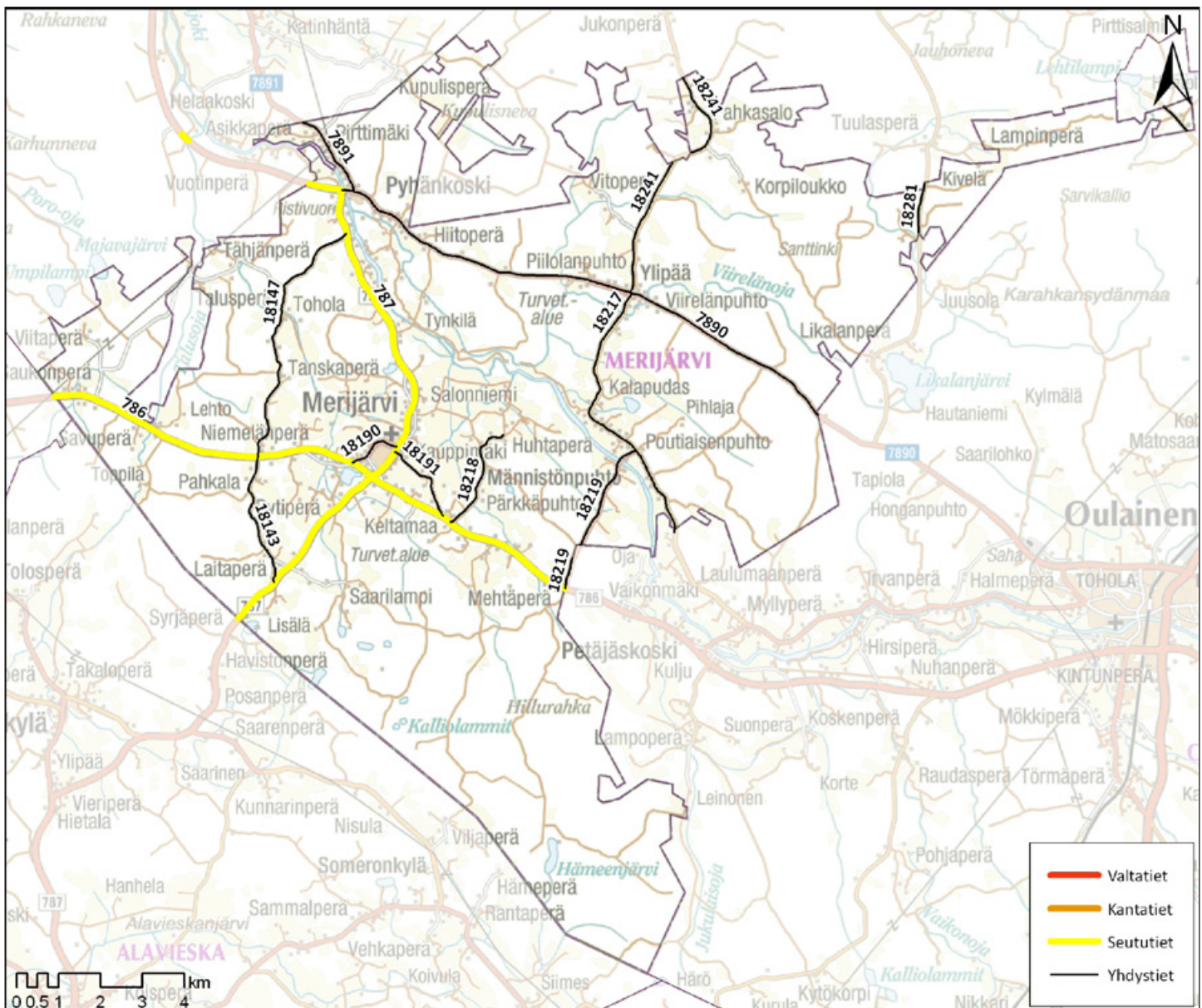
1 Nykytila

1.1 Suunnittelualue

Suunnittelualueena oleva Merijärven kunta sijaitsee Ylivieskan seutukunnassa Pohjois-Pohjanmaan maakunnassa. Kunnan pinta-ala on noin 232 km² ja sen läpi virtaa Pyhäjoki. Merijärvellä on noin 1 200 asukasta (1.1.2011). Kunnan asukastiheys on 5,2 asukasta/km². Väkiluku on ollut hienoisessa laskussa viime vuodet. Ikäjakautuman mukaan alle 15 -vuotiaita on 22 % ja yli 65-vuotiaita 18 %. Työmatkapendelöinti lähikuntien välillä on runsasta.

1.2 Maankäyttö ja kaavoitus

Merijärven maankäytön suunnittelua ohjaa Pohjois-Pohjanmaan maakuntakaava, joka on tullut lainvoimaiseksi 2006. Maakuntakaavaa ollaan uudistamassa ja alustavan aikataulun mukaan uusi maakuntakaava tulisi maakuntavaltuuston hyväksyttäväksi 2013. Paikallisesti kaavoitusta ohjataan osayleiskaavojen avulla. Osayleiskaavat ovat Kirkonkylän ja Pyhäkosken alueille. Asemakaava on Kirkonkylän alueella.



Kuva 1. Suunnittelualue ja maanteiden numerot.

1.3

Liikenneverkko

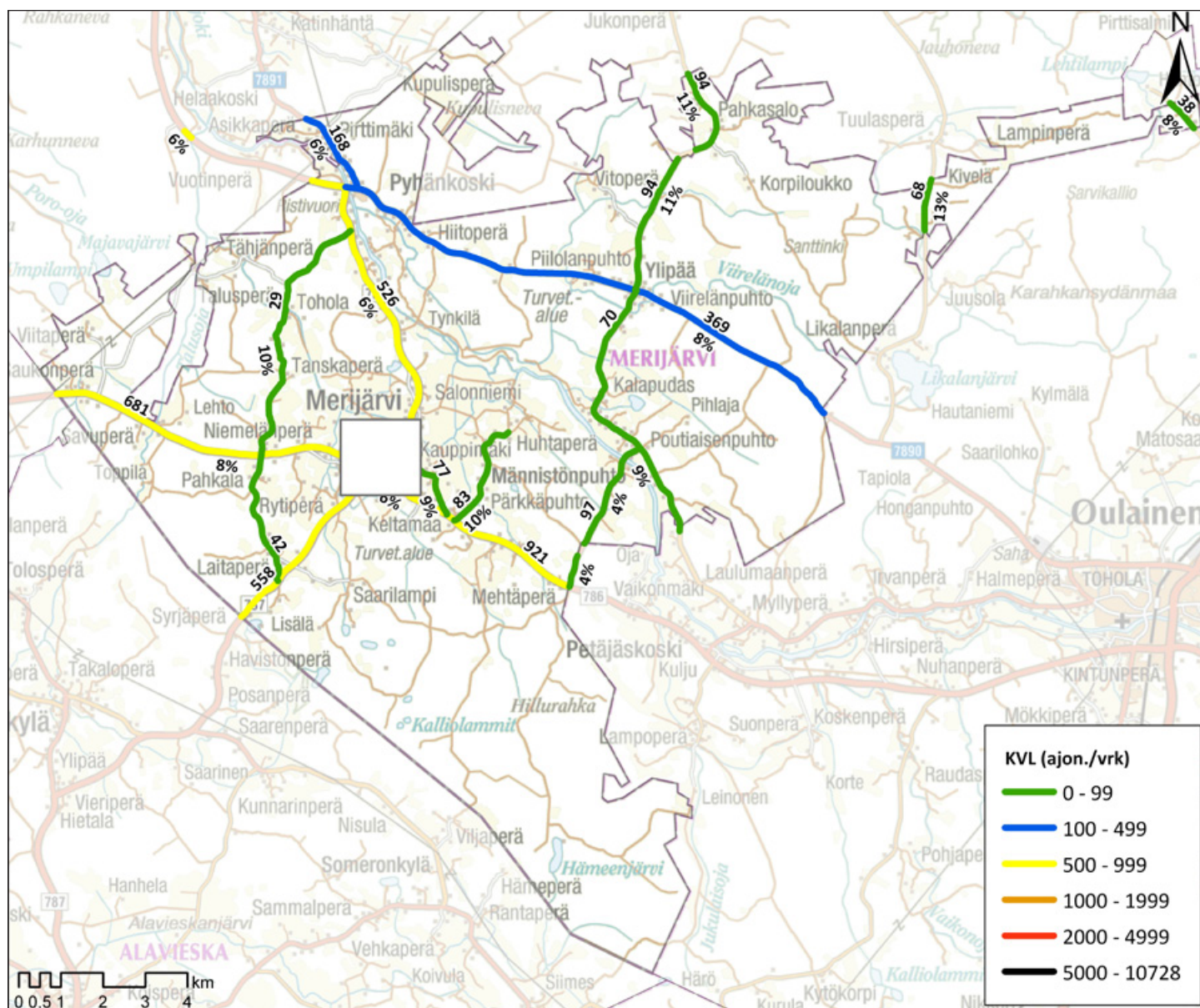
Merijärven tärkeimmät liikenneväylät ovat kunnan läpi itä-länsisuunnassa kulkeva maantie 786 (Kalajoentie / Oulaistentie) sekä pohjois-eteläsuunnassa kulkeva maantie 787 (Alavieskantien / Merijärventie). Keskustassa tärkein tie on Vanhatie (mt 18190).

Kevyen liikenteen väyliä on keskustassa muutamia: koulun kohdalla Merijärventien varressa, koululta terveyskeskukseen ja katujen päitä yhdistävät reitit

Tievalaistus on rakennettu keskustaajamassa maanteille ja haja-asutusalueilla kylien yhteyteen.

Suurin liikennemäärä on Merijärventiellä keskustassa, jossa Merijärventiellä keskimääräinen liikennemäärä on noin 1000 ajoneuvoa vuorokaudessa. Lähes sama liikennemäärä on Oulaistentiellä Oulaisten suuntaan, noin 900 ajoneuvoa/vrk.

Merijärven keskustassa nopeakasvitus on pääasias-
sa 40 km/h. Merijärventiellä on taajamarajoitus eli 50 km/h. Purontien, Antientien ja Riihtien ympäristössä on 30 –rajoitus. Haja-asutusalueella on pääosin voimassa yleisrajoitus 80 km/h. Vilkkaimmilla maanteilla nopeakasvitus on yleensä 100 km/h. Kylien ja muiden asutustihentymien kohdilla nopeakasvitus on alempi.



Kuva 2. Maanteiden liikennemäärät (KVL 2010) ajoneuvoa vuorokaudessa ja raskaan liikenteen osuus prosentteina.

1.4

Liikenneonnettomuudet

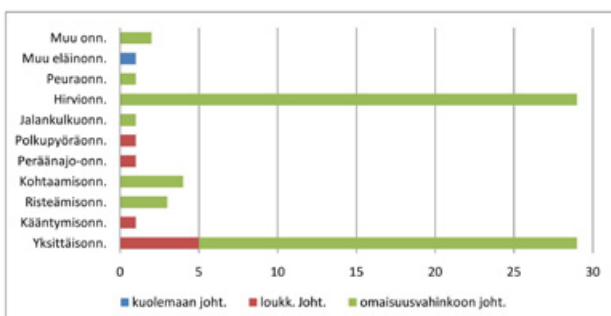
Merijärven tieliikenneonnettomuusaineisto perustuu ELY-keskuksesta saatuihin poliisin tietoon tulleisiin onnettomuuksiin. Tarkastelussa oli mukana 2000 – 2010 onnettomuusaineisto. Se koostuu maanteiden ja katujen onnettomuuksista. Merijärvellä oli tapahtunut 74 onnettomuutta, joista 1 johti kuolemaan, 8 loukkaantumisiin ja 65 omaisuusvahinkoihin.

Onnettomuuksien kokonaismäärä on hiljalleen vähentynyt koko 2000 -luvun. Asukasmäärään suhteutettuna Merijärvellä on sattunut vuosittain hiukan enemmän onnettomuuksia kuin koko maassa tai muissa suunnittelukunnissa. Henkilövahinkoja on sattunut muutamina vuosina, mutta määrät ovat niin pieniä, ettei selvää trendiä ole havaittavissa suuntaan tai toiseen. Koko maahan tai Pohjois-Pohjanmaahan verrattuna henkilövahinko-onnettomuuksien määrät suhteutettuna asukasmäärään ovat samansuuruisia.

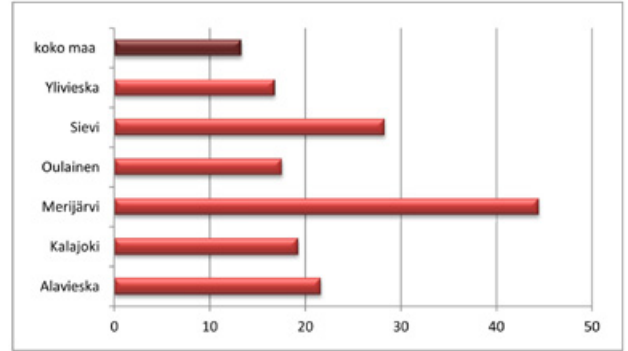
Eniten liikenneonnettomuuksia Merijärvellä tapahtui marraskuussa ja vähiten kesällä, mikä on päinvastoin kuin Suomessa yleensä. Viikonpäivistä eniten onnettomuuksia tapahtui maanantaisin ja lauantaisin, mutta onnettomuudet ovat jakaantuneet melko tasaisesti eri päivien välille. Myöskään henkilövahinkoon johtaneissa onnettomuuksissa ei ole selvää kasaumaa jollekin viikonpäivälle.



Kuva 3. Merijärven liikenneonnettomuuksien määrät.



Kuva 4. Merijärven liikenneonnettomuustyypit.



Kuva 5. Alkoholitapausten suhteellinen osuus henkilövahinkoonnettomuuksista 2000 - 2010.

Suurin osa onnettomuuksista oli yksittäisonnettomuuksia ja hirvionnettomuuksia. Hirvionnettomuuksien määrä on pienentynyt viime vuosina. Onnettomuudet ovat sattuneet haja-alueella, mutta selkeitä onnettomuuskasaumia ei ole. Taajamassa ei ole rekisteröity onnettomuuksia.

Merijärvellä onnettomuuksiin joutuneista erittäin suuri osuus on alkoholin alaisena. Suhteellinen osuus on noin 45%, kun koko massa osuus on noin 14%.

1.5

Kyselyt

Liikenneturvallisuussuunnitelman aikana järjestettiin alueen asukkaille, koululaisille sekä hallintokuntien edustajille vuoropuhelua lisäävä mielipidekysely. Kyselyt järjestettiin maaliskuussa 2011 ja se toteutettiin Internetin avulla.

1.5.1

Asukaskysely

Asukaskyselyyn pystyi vastaamaan Internetin lisäksi paperisella lomakkeella. Kyselyyn vastasi 34 kunta-laista. Yleensä asukkaat olivat työikäisiä ja henkilöautolla liikkuvia. Kävellen liikkui suhteessa enemmän vastaajia kuin Ylivieskan seutukunnassa keskimäärin. (Kuva 8.)

Vastaajista noin kolmasosa (35 %) piti Merijärven liikenneturvallisuuden tilaa melko hyvänä, mutta 36 % vastaajista piti tilannetta erittäin huonona tai melko huonona. Pahin ongelma oli vastaajien mukaan kevyen liikenteen väylien puute.

1.5.2

Koululaiskysely

Koululaiskysely oli suunnattu peruskoululaisille. Merijärvellä koululaiskyselyyn vastasi 76 % peruskoululaisista. Lisäksi on syytä huomata, että osa oppilaista on vastannut kotona vanhempien avustuksella. Siten kotona tehty vastaus voi kattaa useamman kuin yhden lapsen ”mielipiteen”.

Merijärven tuloksissa on muutamia poikkeamia seutukunnan tuloksiin. Merijärvellä voi tai saa liikkua omin voimin koulumatkansa pienempi osa koululaisista kuin seutukunnalla keskimäärin. Siihen vaikuttaa varmasti se seikka, että Merijärvellä on pitkäkhöjen koulumatkojen takia kuljetuksen piirissä seutukunnallista keskimäärää enemmän oppilaita.

1.5.3

Hallintokuntakysely

Kohdekuntien hallintokunnilta kysyttiin liikenneturvallisuuksien nykytilasta ja kehittämistarpeista. Tarkemmin hallintokuntakyselyn tuloksia käsitellään luvussa 3. ”Liikenneturvallisuuksien organisointi”.

1.6

Joukkoliikenne

Joukkoliikenne on juna-, linja-auto- ja palveluliikennettä. Palveluliikenne on avointa kaikille kaupunkilaisille, ja se kiertää määräpäivänä eri kylillä ja tarvittaessa poimii matkustajan tämän kotiovelta.

Kyselyyn vastanneiden joukosta kävi ilmi, ettei joukkoliikenteen käyttö ole kovin suurta Merijärvellä. Keskeisimmät joukkoliikenteen käyttöön liittyviksi esteiksi tai ongelmiksi mainittiin erityisesti aikataulujen sopimattomuus, yhteyksien vähäisyys, niiden puuttuminen tai pitkät odotusajat (kuva 10).

Kumminkin moni vastaaja totesi, ettei joukkoliikenteen käyttöön liittyviä esteitä tai ongelmia ole. Suurin syy joukkoliikenteen käytön vähäisyyteen lienee kuitenkin heikot joukkoliikennedyteydet etenkin harvaan asutuilla seuduilla ja yksityisautoilun helppous ja edullisuus verrattuna aikatauluihin sidottuun joukkoliikenteeseen.

1.7

Koulumatkojen turvallisuus

Jalan ja pyörällä tehtävien koulumatkojen liikenneturvallisuutta voidaan arvioida niin sanotulla Koululiitu-menetelmällä (kuva 6). Menetelmä laskee tien ja liikenteen ominaisuustietojen perusteella tieosuusittain indeksiluvun eli riskiluvun, joka kuvaa tieosuuden vaarallisuutta. Laskelman lähtöaineisto poimitaan ELY-keskuksen tierekisteristä ja se huomioi muun muassa liikennemäärät, nopeusrajoitukset, tien leveyden, valaistuksen ja kevyen liikenteen väylät. Mitä korkeampi riskiluku on, sitä vaarallisempaa tieosuutta voidaan pitää.

Menetelmä huomioi vain tien ja liikenteen ominaisuuksia, ei koululaisten kykyä selviytyä liikenteessä, eikä koulumatkan pelottavuutta esimerkiksi petojen takia. Menetelmän avulla pystytään määrittämään tieosuusien keskinäinen järjestys vaarallisuuden suhteen. Näin eri alueilla asuvat koululaiset voidaan asettaa tasavertaiseen asemaan ratkaistaessa koulukuljetuksia.

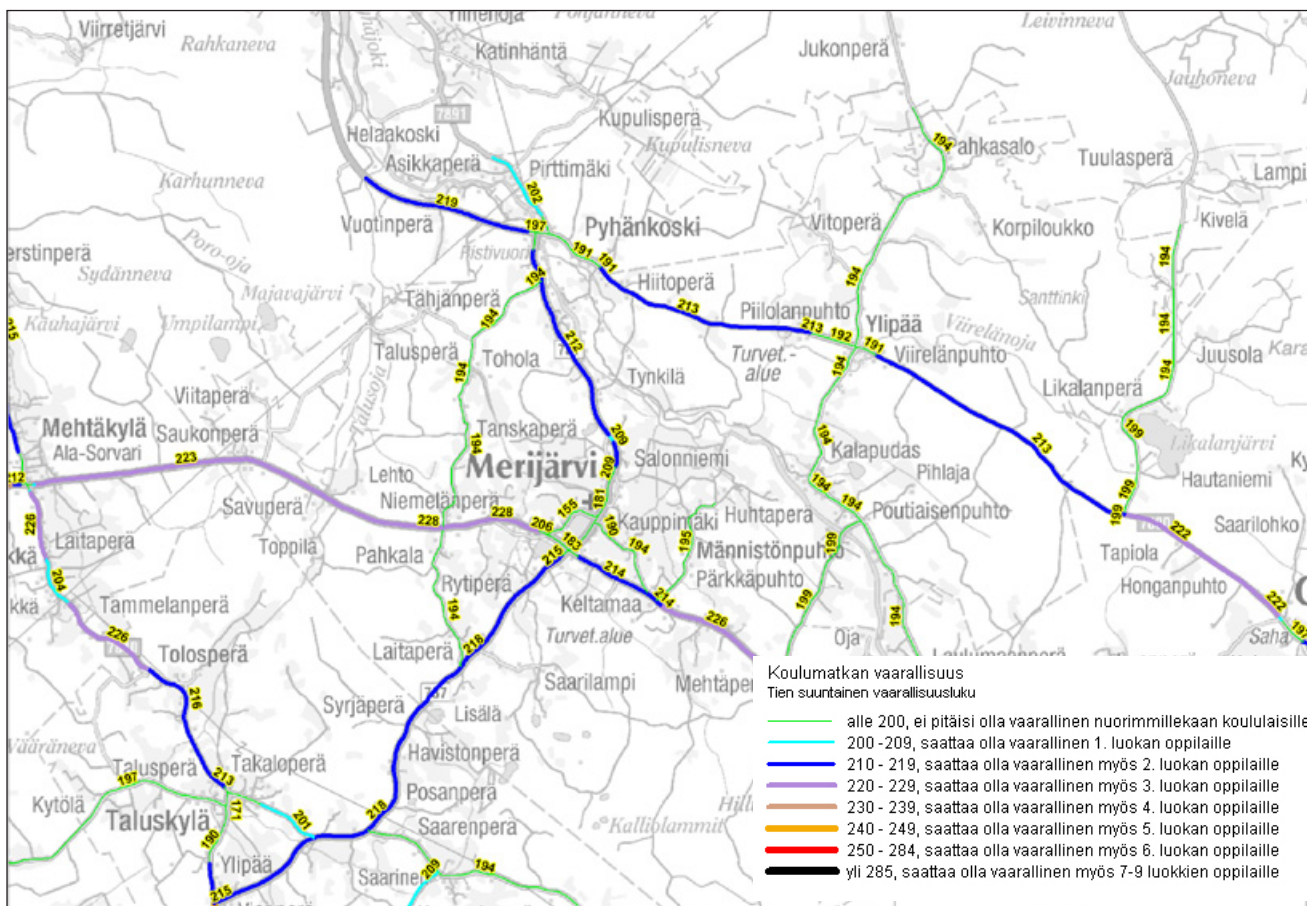
Kouliitun riskiluvuille on määritetty valtakunnalliset raja-arvot, joiden perusteella koulureitin turvallisuutta eri ikäisten oppilaiden osalta voidaan arvioida. Niiden määrittelyssä ovat olleet mukana mm. eri kunnat, Liikenne- ja viestintäministeriö ja Kuntaliitto.

1.8

Aikaisemmat suunnitelmat ja hankkeet

Merijärvellä on laadittu vuonna 1998 edellinen liikenneturvallisuuksisuunnitelma, jonka toimenpiteistä on toteutunut noin puolet. Merijärven keskustan liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, toimenpidesuunnitelma on valmistunut vuonna 2006.

Tämän suunnitelman laadinnassa on käytetty taustatietona seuraavia Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskuksen laatimia selvityksiä. ”Oulun tiepiirin kevyen liikenteen verkon tarveselvitys”, ”Oulun tiepiirin liittymien toimenpideselvitys”, ”Oulun tiepiirin valaistuksen toimintalinjat ja kehittämistarpeet” ja ”Oulun tiepiirin pääteiden leveys 2030”.



Kuva 6. Merijärven Koululiitu-laskelman tulokset.

1.9

Aloitteet ja maastotarkastelut

Suunnittelun taustaksi on käyty läpi kuntaan ja ELY-keskukseen tulleet liikenneturvallisuuksaloitteet viimeisten vuosien ajalta. Konsultti on käynyt yhdessä tienpitäjien edustajien kanssa tutustumassa maastossa niin taajamien kuin haja-alueenkin ongelmakohteisiin.

Merijärvellä järjestettiin 23.8.2011 ns. esteettömyyskävely, jossa käytiin läpi keskustan reitit. Esteettömyyskävelyn tarkoituksena on taata, että liikkumisympäristö on sopiva kaikille. Esteettömyys on laaja kokonaisuus, johon sisältyy liikkumisympäristön lisäksi palvelujen saatavuus, välineiden käytettävyys, tiedon ymmärrettävyys ja mahdollisuus osallistua itseään koskevaan päätöksentekoon. Taajamien keskustuissa on yleisesti havaittu julkisten ja yleisten rakennusten rajoittavan tai haittaavan vapaata liikumista esim. rollaattorilla, lastenvaunujen kanssa tai pyörätuolilla.

1.10

Yhteenveto nykytilanteesta

Nykytilan yhteenveto on laadittu maankäytön, kyselyjen, onnettomuustietojen ja maastokäyntien perusteella. Merijärvellä ei ole selkeitä liikenneympäristön puutteita. Selkeimmät tarpeet ovat kevyen liikenteen yhteyksien kehittämisessä taajamassa. Maantien geometrioissa ja kunnossapitoluokituksessa on mahdollisia puutteita (leveys, kaltevuus), joihin on syytä kiinnittää jatkossa huomiota.

2 Tavoitteet

Liikenne- ja viestintäministeriö on 27.4.2011 asettanut lausunnoille vuosille 2011–2014 laaditun valtakunnallisen Tieliikenteen turvallisuussuunnitelman luonnoksen (21.4.2011), jossa on esitetty pitkän ajan liikenneturvallisuusvisio:

Tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä.

Valtakunnallisen liikenneturvallisuussuunnitelman tavoitteena on luoda edellytykset liikennejärjestelmän jatkuvalla kehittämiselle siten, että vuonna 2020 tieliikennekuolemia on enintään 136 ja loukkaantuneita on enintään 5 750. Suunnitelman keskeiset toimet ovat:

- ajokuntoon vaikuttaminen rattijuopumuksia vähentämällä, ajoterveystietouden arviointi kehittämällä ja väsyneenä ajamista vähentämällä
- liikennekäyttäytymisen parantaminen nopeusrajoitusten noudattamista ja turvalaitteiden käyttö tehostamalla ja nuorten liikennekäyttäytymiseen vaikuttamalla
- taajamien liikenneturvallisuuden kehittäminen rauhoittamalla taajamaliikennettä
- maanteiden turvallisuuden parantaminen, erityisesti kuolemien torjunta pääteillä

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut Kävelyn ja pyöräilyn strategia 2020:n. Siinä korostetaan, että kevyt liikenne on oltava osa yhdyskuntasuunnittelua, liikennesuunnittelua ja kaavoitusta. Tavoitteena on lisätä kävellen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Jalankuulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta, motivointia ja esimerkkejä vaikkapa kunnan työntekijöiltä. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet sekä miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Tämän suunnitelman yksi tärkeä painopiste on jalankulun ja pyöräilyn edistäminen. Suunnittelualueen taajamissa etäisyydet ovat jalankululle ja pyöräilylle ihanteelliset, näin myös Merijärvellä. Lisäksi useimmissa taajamissa kevyen liikenteen tärkeimmät reitit ovat jo olemassa. Kevyen liikenteen edistämisen yksi osatekijä on esteettömyyden lisääminen. Jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta pyritään parantamaan väyliä rakentamalla ja väylien ja teiden risteyskohtia parantamalla.

Paikallisten olosuhteiden, nykytila-analyysin ja valtakunnallisten tavoitteiden ja strategioiden perusteella liikenneturvallisuustyön tavoitteet Merijärvellä ovat:

- **henkilövahinko-onnettomuuksien määrän vähentäminen, tavoitteena nolla kuolonkolari**
- **liikenneosaamisen ja -tietouden lisääminen kaikissa ikäryhmissä**
- **liikenneympäristön turvallisuuden ja viihtyisyyden lisääminen, miellyttävien liikennekokemusten lisääminen**
- **jalankulun ja pyöräilyn edistäminen**
- **toimivan liikenneturvallisuustyön ohjaus- ja seurantajärjestelmän luominen**

Näiden tavoitteiden pohjalta keskitytään lähivuosien aikana seuraaviin tehtäviin:

- **liikenneturvallisuusryhmän toiminnan jatkaminen, toiminnan painopisteinä nuoret ja iäkkäät**
- **rahoituksen ja työresurssinen varmistaminen (sitouttaminen)**
- **kevyen liikenteen olosuhteiden kehittäminen (verkon täydentäminen, risteysjärjestelyt ja kunnossapidon tason varmistaminen) (liikenteen rauhoittaminen)**
- **yksittäisonnettomuuksien vähentäminen**
- **rattijuopumusten vähentäminen**

3 Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seudulla

3.1

Liikenneturvallisuustyön organisointi

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyön suunnitelman taustana ovat olleet liikenneturvallisuustilanne ja aiemmat kokemukset. Suunnitelman laatimisessa tukena ovat olleet kuntien ja seudun liikenneturvallisuusryhmän kokemukset sekä kuntaryhmiin, sidosryhmiin ja kuntien johtoryhmille suunnattu liikenneturvallisuustyön kysely.

3.1.1

Nykytila

Liikenneturvallisuustyö Ylivieskan seutukunnassa on ollut keskimääräistä aktiivisempaa, mutta kuntien välillä on eroja ja kuntienkin toiminnassa on ollut vuosittaisia eroja. Kymmenen vuotta sitten laadittu seudullinen liikenneturvallisuussuunnitelma aktivoi kuntia ja työtä on tehty jollain muotoa siitä saakka. Toimijatyö vuoden 2007 aikana aktivoitui uudestaan ja sekä seudullinen että kuntakohtaiset ryhmät ovat

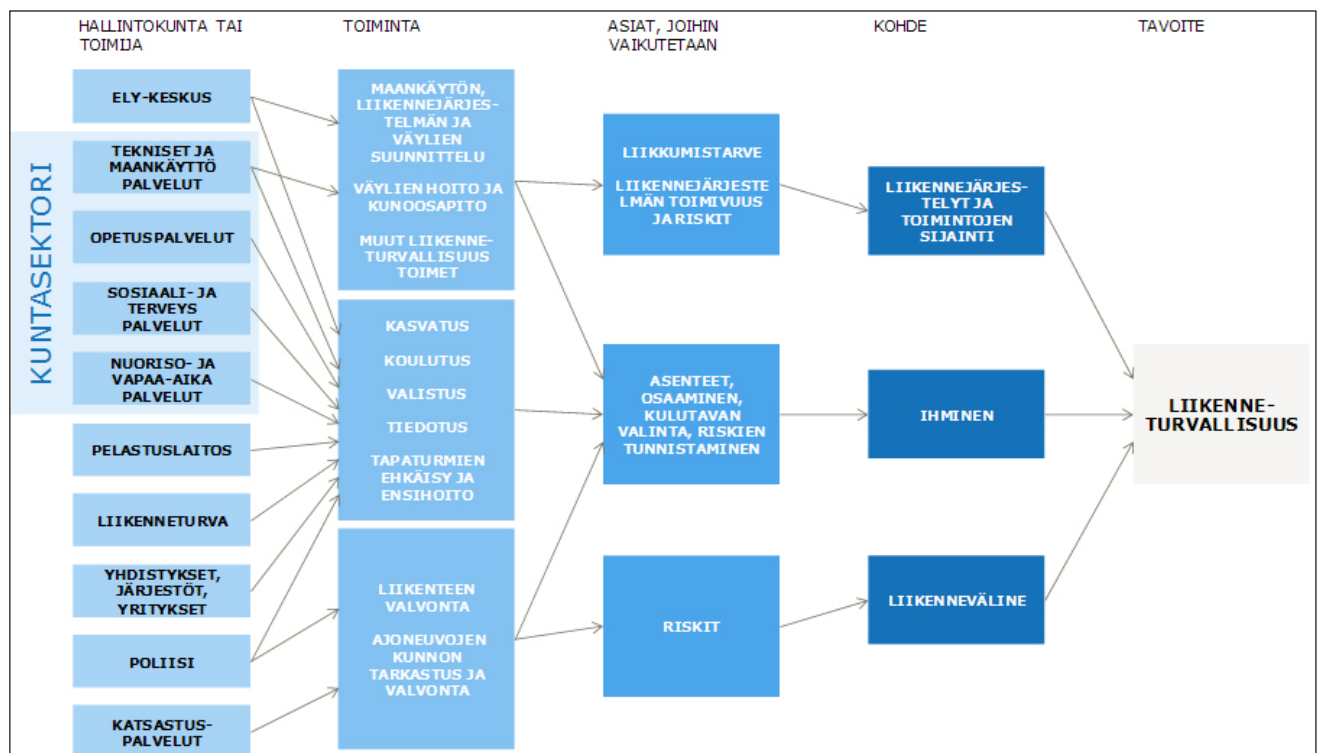
pääsääntöisesti toimineet siitä saakka. Toimija–hanke lisäsi liikenneturvallisuusosaamista kunnissa ja nosti liikenneturvallisuustyön painoarvoa. Vuoden aikana rakennettiin työlle uusia toimintamalleja, joista ehkäpä merkittävin on joka toinen vuosi toistuva ”Turvaa Tenaville” –tapahtuma.

Liikenneturvallisuustyön tilaa ja kehittämistarpeita on selvitetty kuntien liikenneturvallisuusryhmille ja kuntien johtoryhmille suunnatun kyselyn avulla. Sen avulla kartoitettiin toiveita mm. ryhmän kokoontumistiheydelle, seurannalle sekä kokouskäytännöille. Seutukunnasta vastauksia kyselyyn saatiin 36, mikä on varsin hyvä aktiivisuus.

3.1.2

Yhteistyön organisointi

Toimivat liikenneturvallisuusryhmät vahvistetaan raportin vahvistamisen yhteydessä. Kunnalliset liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksen nimeäminä työryhminä, jotka raportoivat työstään kunnanhallitukselle ja tuovat liikenneturvallisuuskysymykset käsittelyyn. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa osaltaan tulevaisuudessa tehtävästä liikenneturvallisuustyöstä. Ryhmässä on edustus kaikista hallintokunnista sekä tarvittavista sidosryhmistä. Ryhmän



Kuva 7. Liikenneturvallisuustyön osa-alueet.

toimiva kokoonpano on esitetty taulukossa. Seudulla pelastuslaitos on toiminut aktiivisesti osana liikenne-
turvallisuustyötä. Vapaaehtoisjärjestöjen rooli alueel-
lisessa työssä on ollut korkea ja tästä voimavarasta
on syytä pitää kiinni myös tulevaisuudessa.

Kyselyn ja liikenneturvallisuussuunnittelun aikana pidetyn seminaarin palautteen perusteella kannatetuin malli liikenneturvallisuustyön organisoimiseksi on nykyinen toimintamalli, jossa jokaisessa kunnassa on toimiva liikenneturvallisuusryhmä sekä seudullista työtä koordinoiva kuntien yhteinen ryhmä. Ainoana muutoksena nykytilaan sekä kuntien, että seudullisen ryhmän tueksi toivottiin vastauksissa liikenneturvallisuustoimijaa.

Kyselyn perusteella liikenneturvallisuusryhmiin kaivattiin enemmän työikäisten panostusta. Kuntien liikenneturvallisuusryhmien kokoonpano poikkeaa toisistaan. Tämä on seudun liikenneturvallisuustyöl-

le rikkaus, sillä se tuo työhön erilaisia näkökulmia. Myös tuleva kokoonpano on hyvä rakentaa aktiivisten toimijoiden varaan. Perustana on hyvä huolehtia, että kaikissa kunnissa on liikenneturvallisuustyössä mukana teknisen toimen, koulutoimen, iäkäspuolen ja alle kouluikäisten edustus.

Seudullisessa ryhmässä tulee olla kaksi edustajaa jokaisesta kunnasta sekä seutuhallituksen, peruspälvokuntayhtymä Kallion, poliisin, pelastuslaitoksen, ELY-keskuksen ja Liikenneturvan edustajat.

3.1.3 Liikenneturvallisuusryhmän asema hallinnollisesti

Kuntien liikenneturvallisuusryhmät toimivat kunnanhallituksien / kaupunginhallituksien nimeäminä työryhminä. Liikenneturvallisuusryhmä raportoi toiminnastaan ja tekee esityksiä liikenneturvallisuuden

Taulukko 1. Liikenneturvallisuusryhmien kokoonpanot kunnissa 1.1.2012.

	Alavieska	Kalajoki	Merijärvi	Oulainen	Sievi	Ylivieska
Alle kouluikäiset		Eija Tainio	Saara Saukko	Merja Korkiakoski	Kristiina Korpi	Ulla-Maija Miettälä
Kouluikäiset	Markku Launonen	Maaru Lapinoja	Jari Ylikulju	Eini Jylänki	Matti Saarenpää	?
		Eero Lehto		Veli Tirlä	Hannele Koutonen	Anna-Maija Virtanen
Nuoret	Helena Häivälä	Minna Saari			Vesa Nuutinen	Kirsi Lappi
Työikäiset	Aila Nuorala					
Iäkkäät	Matti Isomaa	Vuokko Pöyhtäri			Riitta Tervämäki	Aili Nuorala
Tekninen	Hannu Haapakoski	Matti Sirviö	Tuomo Perälä	Markku Ketonen	Paavo Hankonen	Mauri Haikola
				Heikki Yliniemi		
Hallinto			Kari Jokela			
			Heikki Mehtälä			
Autokoulu				Pekka Jyrinki		Mauri Repo
						Tapio Savikko
Pelastuslaitos	Jouko Eerola			Jari Arvio		Harri Huumo
4H		Sari Puhakka				Mari Kurikkala?
Autoliitto		Seppo Rasmus				
Liikennöitsijä			Ari Saukko	Esa Pirttijärvi	Tomi Huovari	
Liikennöitsijä				Jaakko Laulumaa		
Poliisi	Marko Säily	Juhani Koskela	Tarja Salmela		Jarkko Sipilä	Tomi Myllykangas
ELY	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen	Pekka Toiviainen
	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen	Tarja Jääskeläinen
Liikenneturva	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski	Eero Kalmakoski
Seudullisessa ryhmässä	Markku Launonen		Jari Ylikulju	Markku Ketonen	Matti Saarenpää	
Seudullisessa ryhmässä	Hannu Haapakoski		Tuomo Perälä	Eini Jylänki	Paavo Hankonen	

parantamisesta kunnan hallintoon, ELY-keskukselle ja yksityisille tahoille. Liikenneturvallisuusryhmällä on niin sovittaessa mahdollisuus käsitellä liikenneturvallisuuksiä käsittelevät aloitteet ja antaa niistä lausunnot sovituille lautakunnille. Liikenneturvallisuusryhmä vastaa sille varatun rahoituksen käytöstä.

3.1.4

Liikenneturvallisuusryhmän ja sen puheenjohtajan tehtävät

Liikenneturvallisuusryhmän tarkoitus ei ole, että muuttaman hengen ryhmä yksin tekee kaiken liikenneturvallisuusryhmän kunnassa. Ryhmän tehtävä on koordinoita työtä ja edelleen delegoida työtä tehtäväksi eri yksiköissä. Eri tahojen liikenneturvallisuusryhmä on nivottavissa helposti osaksi jokapäiväistä työtä. Koulu-, päivähoidon- ja teknisellä puolella liikenneturvallisuusryhmä edesauttaa oman työn tekemistä. Oma tehtäväkenttensä on ryhmän puheenjohtajalla, sihteerillä (toimija) ja hallintokuntien edustajilla. Liikenneturvallisuusryhmä pystyy merkittävällä panoksella tukemaan ryhmien puheenjohtajien toimintaa.

Puheenjohtajan (yhdyshenkilön) tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Antaa kasvot kunnan liikenneturvallisuusryhmälle ja motivoi ryhmäänsä**
- **Toimia yhdyshenkilönä ja välittää tietoa liikenneturvallisuusryhmän sekä seudullisen (Ylivieskan seudun) ja alueellisen (Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun) liikenneturvallisuusryhmien välillä**
- **Toimia hallintokuntaedustajien tukihenkilönä**

Sihteerin / toimijan tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä:

- **Kokouksien valmistelutehtävät sekä kutsut ja muistiot**
- **Tiedottaa kunnan liikenneturvallisuusryhmän sisäisesti ja ulkoisesti**
- **Toimii liikenneturvallisuusryhmän tukihenkilönä**
- **Koordinoi tapahtumapäivien järjestelyjä**
- **Tukee koulutusta ja materiaalihankintoja**
- **Kokoaa tiedot seurantaan varten**

Hallintokuntien edustajien tehtäviä liikenneturvallisuusryhmässä ovat:

- **Osallistua hallintokuntansa/toimialansa edustajana liikenneturvallisuusryhmän kokouksiin**
- **Luoda liikenneturvallisuusryhmän verkosto edustamalleen taholle**
- **Välittää tietoa (sisäiset tapaamiset, sähköposti) liikenneturvallisuusryhmän ja oman hallintokunnan välillä työn seurannasta, koulutuksesta, tapahtumista**
- **Vastata edustamansa tahon liikenneturvallisuusryhmän toimintasuunnitelmasta toimijan tukemana**
- **Varata tarvittavat resurssit oman hallintokunnan liikenneturvallisuusryhmälle**
- **Vastata oman hallintokuntansa/toimialansa edustuksesta kunnan liikenneturvallisuusryhmässä**

3.1.5

Liikenneturvallisuusryhmän rooli

Kuntien liikenneturvallisuusryhmän ja -ryhmien tukena ja koordinaattorina toimii ulkopuolinen henkilö, ns. liikenneturvallisuusryhmän toimija. Toimija pystyy tarjoamaan alueellisesti yhteisiä palveluita kunnille, mutta toiminnassa mukana olevat kunnat voivat myös sopia tarpeiden mukaan räätälöidyistä palveluista. Toimijan työnkuvaan kuuluu kuntien liikenneturvallisuusryhmän tukeminen. Kyselyn perusteella toimijan rooli vaihteli sihteerin roolista tapahtumakoordinaattoriin. Yhteenvetona voisi tulkita kuntaryhmien toivovan toimijasta koordinaattorin kaltaista tietopankkia ja työn ylläpitäjää tukemaan kuormitettua kuntaorganisaatiota. Työn liikenneturvallisuusseminaarissa nimettiin toimijan tehtäväkuva kuvaavasti ”Unilukkariksi”.

Liikenneturvallisuusryhmän toimija pystyy tehokkaimmin koordinoimaan 10-15 kunnan aluetta. Tiedotuksen, tapahtumien, koulutuksen organisointi tehostuu ja toisaalta työn seuraamiseen kuluva työpanos pystytään optimoimaan. Pohjois-Pohjanmaan ja Kainuun alueellisessa liikenneturvallisuusryhmässä alue on jaettu neljäksi alueeksi, joiden kunkin työtä koordinoita. Ylivieskan seutukunta muodostaa tässä mallissa yhteisen toiminta-alueen Oulun eteläisten seutukuntien (Raahe, Siikalatva ja Nivala-Haapajärvi) kanssa.

3.1.6

Liikenneturvallisuustyön rahoitus

Liikenneturvallisuustyöhön olisi kunnissa hyvä varata rahoitusta vuosittain vähintään 50 senttiä / asukas. Tällä rahalla pystytään ylläpitämään aktiivista liikenneturvallisuustyötä kunnissa ja seudulla sekä edistämään liikenneturvallisuustyötä mm. tapahtumin, kilpailuin ja koulutuksin. Tällä rahoituksella pystyttäisiin toteuttamaan nykyisen liikenneturvallisuustyön ohella 1-2 liikennekilpailua / vuosi, varmistettaisiin nykyiseen kalenteriin verrattuna yhden tapahtumapäivän toteutuminen / vuosi sekä pystyttäisiin tehostamaan seudulla tehtävää liikenneturvallisuuskoulutusta. Rahan tarve liikenneturvallisuustyöhön on hyvin vähäinen verrattuna liikenneonnettomuuksien aiheuttamiin kustannuksiin. Ylivieskan seudun kuntien liikenneonnettomuuksien kustannukset ovat keskimäärin 14 miljoonaa euroa vuodessa, eli noin 330 euroa asukasta kohti. Yhden loukkaantumiseen johtaneen onnettomuuden hinnalla pystyttäisiin seudulla tekemään 20 vuotta esitetyn kaltaista aktiivista liikenneturvallisuustyötä.

3.1.7

Kunnallisen ja seudullisen ryhmän työnjako

Seudullinen ryhmä on toiminut kunnallisen liikenneturvallisuustyön tukena ohjaamalla laajempia yhteisiä tapahtumia. Samoin seudullisella ryhmällä on roolinsa tiedon välittämisessä kuntien välillä sekä tiedottamisen koordinoimisessa. Seudullisen ryhmän muita tehtäviä ovat liikenneturvallisuustyön budjetointi, kun-

tien liikenneturvallisuustyön ohjaus, liikenneturvallisuustoimijan työn ohjaus, ja liikenneturvallisuustyöstä vastaaminen maakunnalliselle ryhmälle. Seudullisen ryhmän kokoustiheydeksi sopii hyvin kolme - neljä kokousta vuodessa. Tämän lisäksi ryhmän on hyvä kokoontua valmistelevaan isompia tapahtumia ja koordinoimaan mahdollisia yhdessä toteutettavia projekteja.

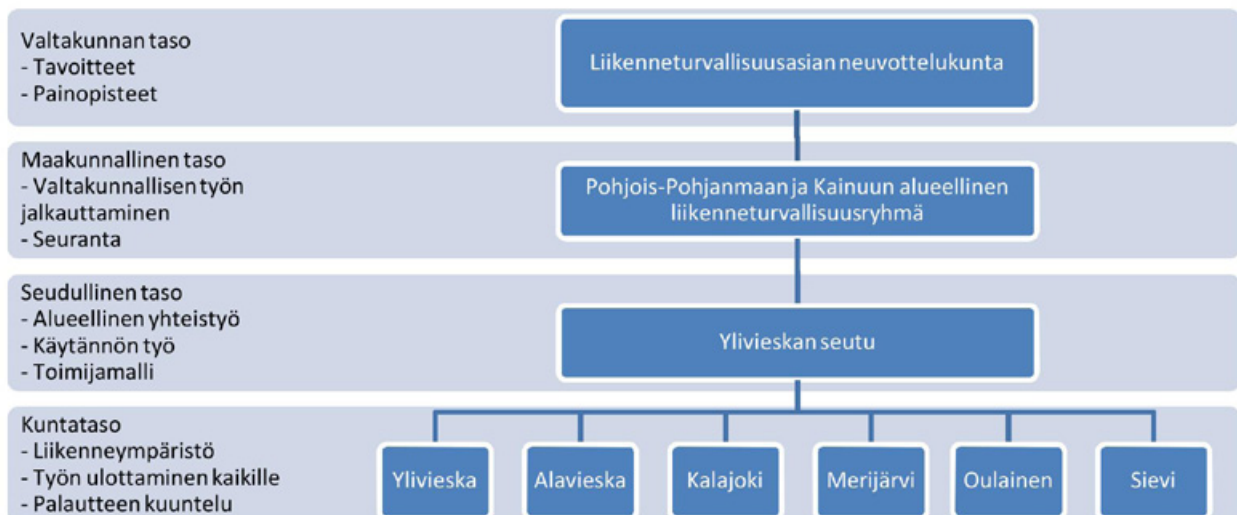
3.2

Työn sisältö

3.2.1

Yleistä

Liikenneturvallisuusryhmän työ ohjaa kunnan liikenneturvallisuustyötä. Liikenneturvallisuusryhmän toiminnan on hyvä noudattaa tiettyä vuosikierrosta, jossa eri tehtäville on varattu sijansa vuosikierrossa. Tämä toimintaa jäsentävä malli on esitetty oheisessa kaaviossa. Koska seudulla on eri kokoisia kuntia, on myös vuosikiertoa syytä sopeuttaa kunnan koon mukaisesti. Isompien kuntien on hyvä kokoontua 3-4 kertaa vuodessa, kun taas pienimmille kunnille riittää 1-2 kokousta vuodessa liikenneturvallisuusasioiden käsittelyyn. Tärkein kokousajankohta on alkuvuosi, jolloin pystytään tekemään tuoreeltaan katsaus menneeseen ja voidaan sen perusteella suunnitella alkaneen vuoden liikenneturvallisuustyö. Myös seudullinen ohjaus tukee tätä kokousta. Toiseksi tärkein kokousajankohta on syys (syys-lokakuu), jolloin voidaan vaikuttaa mm. kunnan budjettivalmisteluun. Tässä kokouksessa on hyvä käydä läpi liikenneympä-



Kuva 8. Liikenneturvallisuustyön tasot.

ristön parantamistarpeet. Muut vuosikierrossa esitetyt kokoukset tukevat näitä ajankohtia ja mahdollistavat esimerkiksi tapahtumien tarkemman suunnittelun ja aloitteiden tarkemman käsittelyn. Alkukesän kokous olisi ajallisesti hyvä esimerkiksi liikkumisen ohjauksen teemojen käsittelyyn.

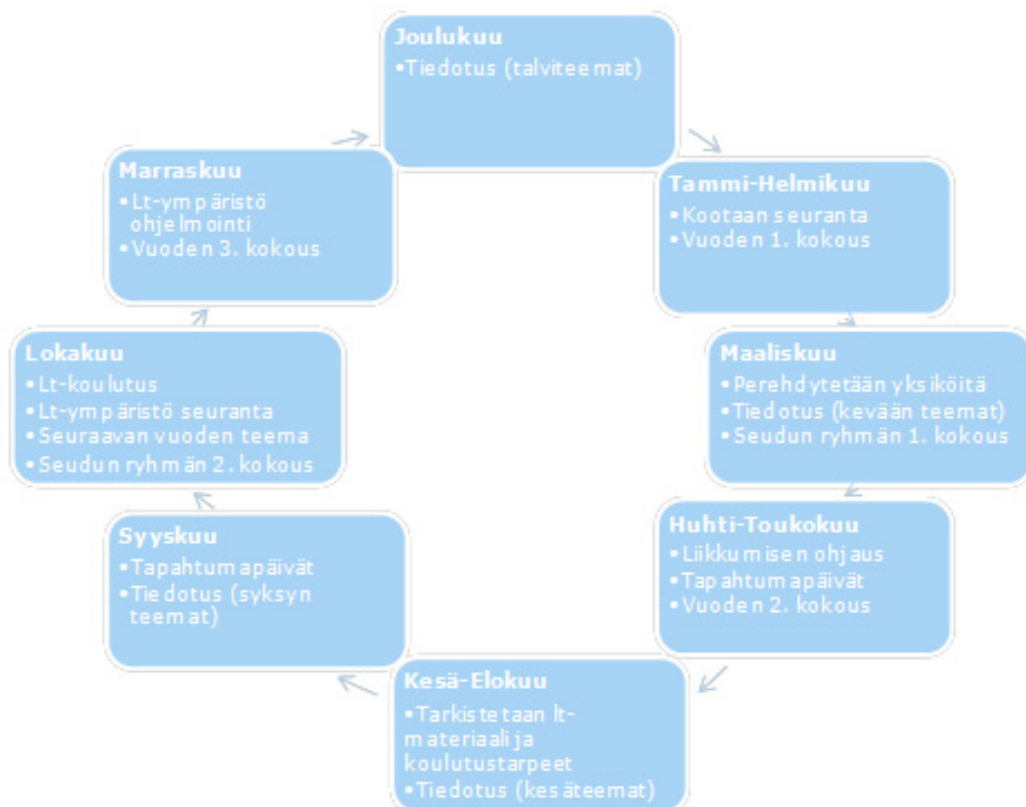
Liikenneturvallisuusryhmien työtä toivottiin laajennettavan ennen muuta liikkumisen ohjauksen suuntaan. Kevyen liikenteen ja joukkoliikenteen käytön edistäminen ja näiden kulkutapojen ongelmien ratkaiseminen koettiin tärkeiksi tehtäviksi liikenneturvallisuusryhmälle. Samoin puhtaammin liikkumisen ohjauksen teemat kuten liikkumisen ympäristövaikutukset sekä palveluverkon kysymykset koettiin tärkeinä teemoina. Liikkumisen ohjauksen teemoja tulee käsitellä sekä kuntien että seudun ryhmissä.

Varahenkilöitä pidettiin tärkeinä varsinkin ryhmän keskeisimmille toimijoille. Sen sijaan jäsenten vaihtuvuutta ei nähdä minään itseisarvona. Liikenneturvallisuustyö vaatiikin työstä kiinnostuneita ja siihen sitoutuneita henkilöitä jolloin pysyvyys voidaan nähdä etuna. Liikenneturvallisuusryhmien jäsenten tulee

varmistaa oman hallintokuntansa / toimialansa edustus liikenneturvallisuusryhmän tapaamisissa.

Kunnan liikenneturvallisuustyöryhmän ohella seudullisen ryhmän olisi hyvä kokoontua vähintään kaksi kertaa vuodessa. Ensimmäinen kokous olisi hyvä ajoittaa helmi-huhtikuun välille, jolloin kuntaryhmissä on tehty yhteenveto menneen vuoden liikenneturvallisuustyöstä ja suunniteltu tulevaa työtä. Seudullisen ryhmän tehtävänä on tässä vaiheessa tukea kunnallista työtä. Samoin seudullinen ryhmä voi itsenäisesti miettiä alkuvuoden tapaamisessa yhteisiä koulutuksia ja tapahtumia.

Seudullisen ryhmän toinen kokous sijoittuu ajallisesta loppuvuoteen. Näin voidaan seudullisesti koordinoida yhteisesti teemoja, joiden toteuttamisesta paikallisesti kuntaryhmien vuoden viimeisissä kokouksissa sovi- taan. Seudullisten ryhmien molemmissa kokouksissa voidaan ohjata ja seurata liikenneturvallisuus-toimij- an työtä. Kokouksissa voidaan vertailla liikennetur- vallisuustyön kokemuksia eri kunnissa.



Kuva 9. Liikenneturvallisuusryhmän ohjeellinen toiminnan vuosikierto.

3.2.2

Painopistealueet

Liikenneturvallisuusryhmän tärkeä työkalu ovat vuosi-teemat. Teemojen valinnalla keskitetään myös liikenneturvallisuusryhmän voimavaroja yhteen tärkeään teemaan kerrallaan. Tulevina vuosina teema valitaan aina edellisen syksyn aikana ja samalla vahvistetaan ohjelma, miten kyseinen teema liikenneturvallisuustyössä otetaan huomioon. Toimintamallin kuvauksessa tämä voimavarojen kohdentaminen ja teeman valinta tapahtuu vuoden viimeisessä kokouksessa marraskuulla.

Vuosien 2012-2015 liikenneturvallisuustyön teema on liikenneturvallisuussuunnitelman kvt-seminarin palautteen perusteella ”Asenteet liikenteessä”. Tämä teema kokoaisi hyvin yhteen eri hallintokunnissa tehtävää työtä ja toimisi mainiona perustana uusien toimintamallien sisäännajamiselle seudullisessa liikenneturvallisuustyössä. Muita tärkeitä esiin nostettuja liikenneturvallisuustyön teemoja, joista liikenneturvallisuusryhmä syksyin teemansa valitsee, ovat:

- Mopoilu
- Iäkkäiden liikenneturvallisuus
- Lasten liikenneturvallisuus

Liikenneturvallisuusryhmän ensisijainen tehtävä on välittää tietoa eri hallintokuntien välillä ja päättäjien suuntaan, sekä keskittää liikenneturvallisuustyötä yhdessä tarpeelliseksi todetuille kohderyhmille. Tämän takia liikenneturvallisuusryhmän tulee kokoontua jatkossa säännöllisesti tarpeen mukaan, mutta kuitenkin vähintään 2-3 kertaa vuodessa (toimintasuunnitelman esitys 3 kertaa).

Tärkeää on, että liikenneturvallisuusryhmä pyrkii etenemään työssään pienin askelin ja toteuttamaan niitä toimia, joihin resurssit riittävät. Ryhmän oma toimintasuunnitelma sekä hallintokuntien toimintasuunnitelmat toimivat tämän työn apuvälineenä. Toimintasuunnitelmista on helposti nähtävissä lähivuosille suunnitellut koulutus-, valistus- ja tiedotustyön teemat ja tavoitteet, toimenpiteet, toiminnan ajoitus, yhteistyötahot, vastuuhenkilöt sekä seurantamenetelmät. Toimintasuunnitelmia päivitetään tarpeen mukaan. Liikenneturvallisuusryhmän vuotuinen toimintasuunnitelma puolestaan valmistellaan vuoden viimeisessä kokouksessa, työsketään kokouksien välillä ja vahvistetaan vuoden ensimmäisessä kokouksessa.

Ylivieskan seudun kvt-suunnitelma on valmistunut vuonna 2001. Tuossa suunnitelmassa on kuvattu toimintatapoja eri hallintokuntien liikenneturvallisuustyölle. Eri hallintokuntien toimintasuunnitelmissa on kuvattu ne toimenpiteet, jotka toistuvat liikennekasvatustyössä vuosittain. Toimenpiteitä voi lisätä ja poistaa aina tarpeen mukaan. Toimenpiteiden rinnalle liikenneturvallisuusryhmä miettii vuosittain vaihtuvien teemojen mukaisia toimenpiteitä.

Ylivieskan seudun liikenneturvallisuustyössä tapahtumapäivät ovat muodostaneet hyvän rungon, joka rytmittää tehtävää työtä sekä luo sisältöä aktiiviselle kuntatyölle. Myös tulevaisuudessa tästä toimintamallista on hyvä pitää kiinni. Pyöräilykisa ja Turvaa Tenaville -päivä muodostavat alakoululaisten liikenneturvallisuustyön perustan. Mikäli seudulla päädytään toteuttamaan liikenneturvallisuustyötä toimijavetoisesti, olisi mahdollista toteuttaa säännölliset tapahtumapäivät myös esimerkiksi nuorille ja ikäihmisille.

3.3

Toteutus ja seuranta

Liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttaminen vaatii eri tekijöiden seuraamista. Liikenneturvallisuustyön jatkuvan koordinoinnin ja järjestelmällisen seurannan apuvälineeksi on tässä työssä määritelty mittareita. Niiden avulla voidaan muodostaa käsitys liikenneturvallisuustyön edistymisestä ja ryhtyä tarvittaviin jatkotoimenpiteisiin. Mittareiden tarkoituksena on oman työn kehittäminen liikenneturvallisuuskehityksen perusteella. Tämä palvelee kaikkia liikenneturvallisuustyötä tekeviä henkilöitä, sillä mittarit kuvaavat pelkistetysti liikenneturvallisuustyön edistymistä ja sen tavoitteita. Mittareiden täytyy olla kuitenkin helposti saatavissa eikä työhön käytettävien resurssien pidä kuluu puhtaasti tilastotietojen etsimiseen. Kyse-lyn perusteella tärkeimpiä seurattavia teemoja ovat onnettomuustilastot, poliisin tilastot ja liikennekasvatustyön toteutuminen.

Liikenneturvallisuustyössä seurattavia, helposti saatavilla olevia mittareita ovat:

- **Onnettomuudet (Liikenneturvan tilastokatsaus ja poliisin tietoon tulleet onnettomuudet).**
- **Liikennerikkomukset (poliisin tilastoista seurataan sovittavia liikennerikkomuksia).**
- **Kunnan liikenneturvallisuusryhmän tapaukset ja niissä käsitellyt aiheet (pj/sihteeri kirjaavat tapaamisten määrän ja laativat muistioista vuosikertomuksen).**
- **Koulutustilaisuudet ja Asiantuntijavierailujen –poliisi, Liikenneturva, ym – määrä ja tavoitavuus (toimenpidelistoihin seurantasarake).**
- **Liikenneturvallisuussuunnitelman liikenneympäristön toimintasuunnitelman toteutuminen (suunnitelmalistan ylläpito)**

Maakunnallinen liikenneturvallisuusryhmä asettaa omalle työlleen tavoitteet ja seurattavat mittarit. Se voi tarvittaessa velvoittaa seudullisia ryhmiä seuraamaan ja raportoimaan tekemästään työstään. Nämä mittarit ja tavoitteet asetetaan alueellisen liikenneturvallisuussuunnitelman laatimisen yhteydessä.



Kuva 10. Informaatiota koulun lähellä.

4 Toimenpide-esitykset

4.1 Tie- ja katuverkon jäsentely ja maankäyttö

Merijärven keskustan kadut ja tiet luokiteltiin kokoojaväyliin ja tonttiväyliin. Keskustan kokoojaväylästä muodostavat maantiet Merijärventie (mt 787) ja Vanhatie (mt 18190). Kadut ovat tonttiväyliä.

Taajaman maankäyttö kiteytyy Vanhatien molemmin puolin, Merijärventien itäpuolella on koulukeskus. Maankäytön kehittäminen on nykyisen taajaman tiivistämistä ja osittaista laajentamista etelän suuntaan, mikä sopii hyvin nykyiseen liikenneverkkoon.

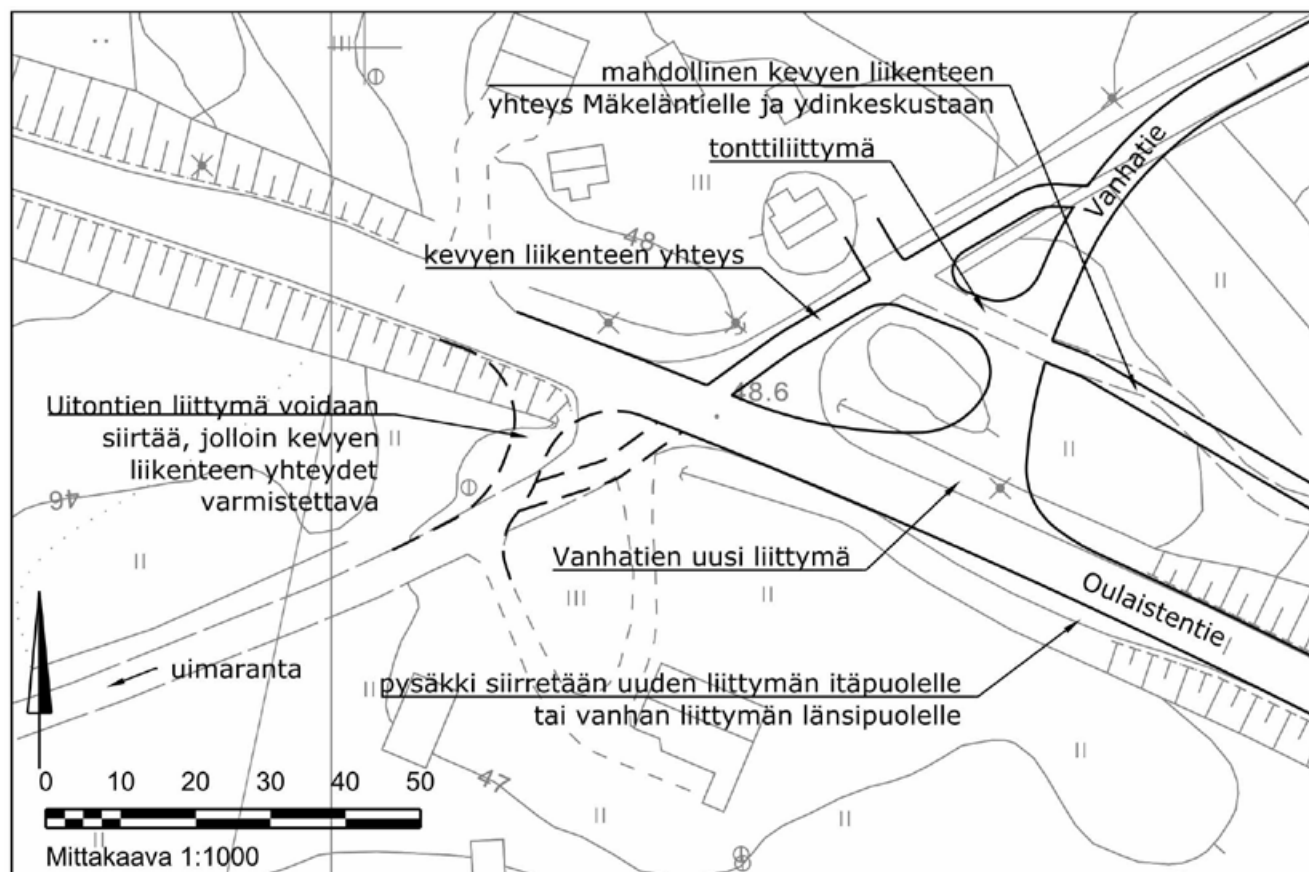
Haja-alueen asutuksen kasvaessa riskit maanteillä kasvavat, eikä ELYllä tai kunnalla ole resursseja rakentaa kattavaa kevyen liikenteen väylästä. Lisääntyvät yksityisteiden liittymät lisäävät myös riskiä maanteillä. Siksi rakennusvalvonnan on syytä kiinnittää hajarakentajien huomio liikenneturvallisuuteen,

etenkin koulumatkojen osalta. Kunnan ja ELYn on veloitettava uudet hajarakentajat yhdistämään tontti- ja yksityistieliittymiä maanteillä 786 (Kalajoentie) ja 787 (Merijärventie) ja liittymät tulee toteuttaa asianmukaisesti.

4.2 Teiden ja katujen toimenpiteet

4.2.1 Liittymät

Nykyiset tai odotettavissa olevat liikennemäärät eivät anna perusteita muuttaa merkittävästi nykyisiä liittymäjärjestelyjä Merijärvellä. Kalajoentien ja Vanhatien liittymä on hankala, koska näkemä Vanhatieltä on huono kallion takia ja liittymä on vinosti päätiehen nähden. Kalajoentien ylittäjien määrää lisää Lahdenlammen uimaranta. Liittymä porrastetaan siten, että vanhatie käännetään kohtisuoraan Kalajoentielle. Kevyen liikenteen yhteys voi jäädä nykyiselle väylälle, mutta sitä tulee kaventaa autoliikenteen estämiseksi.



Kuva 11. Vanhatien ja Uitontien liittymän porrastaminen Oulaistentiellä.

4.2.2 Linjaosuudet

Vanhatien perusparannuksesta on laadittu toimenpidesuunnitelma vuonna 2006. Suunnitelman ratkaisut olisi syytä toteuttaa mahdollisimman pian.

Kolminumeroisten maanteiden reuna-alueiden puuston tiheys ja runkopuiden etäisyydet tiestä tarkistetaan ja tarvittaessa puustoa raivataan. Samoin tarkistetaan sivukaltevuudet ja ajoradan leveydet erityisesti kaarteissa ja korjaukset tehdään uudelleenpäälytyksen yhteydessä.

4.2 Väistämisvelvollisuudet

Väistämisvelvollisuusjärjestelmä on tarkistettu Merijärven taajaman alueelle tie- ja katuverkon hierarkioiden pohjalta yhdessä nopeusrajoitusjärjestelmien kanssa. Molemmista järjestelmistä esitetyt ratkaisut tukevat toisiaan. Suunnitelmassa ei esitetä muutoksia nykyisiin väistämisvelvollisuuksiin, eli katuliittymien väliset risteykset ovat tasa-arvoisia ja maanteiden liittymissä käytetään väistämisvelvollisuusmerkkejä.



Kuva 12. Taajamateiden jäsentely ja kevyen liikenteen väylät.

4.3

Nopeusrajoitukset

Merijärven nopeusrajoitusjärjestelmä säilyy periaatteiltaan ennallaan. Taajamamerkkien sijainti tarkistetaan Keltamaantiellä, jossa merkki siirretään nykyisen merkin lähellä olevien mutkien itäpuolelle. Alueellista 40 km/h rajoitusta esitetään laajennettavaksi Merijärventielle (mt 787) välillä Keltamaantien (mt 18191) liittymä – Kirkkosalmen silta ja Keltamaantielle taajama-merkin rajaamalle osuudelle. Tällä pyritään hillitsemään ajonopeuksia taajaman pääliittymässä ja tärkeiden suojateiden kohdalla. Nopeusrajoitusta tehostetaan hidastussaarekkeilla, joiden kohdalla taajamaan tuleva autoilija joutuu tekemään pienen mut-

kan. Saarekkeet sijoitetaan Keltamaantien liittymän eteläpuolelle ja Salmentien liittymän pohjoispuolelle. Mäkeläntieltä poistetaan nykyiset 50 km/h-merkit, koska taajama-alueella on 50 km/h-yleisrajoitus. Tien itäpäähän lisätään 40 km/h-alue rajoitusmerkki, koska Vanhatien suunnasta tultaessa ollaan jo ko. rajoitusalueella.

Haja-alueelle esitetään nopeusrajoituksen nostamista Pyhäkoskentiellä (mt 7891) 60 km/h:sta 80km/h:iin. Koulun toiminta on lakannut ja nopeusrajoituksen muutos esitetyssä kohdassa on autoilijalle ymmärrettävämpi, sillä asutus muuttuu tiiviimmäksi lähellä Pyhäjoen siltaa Oulaisten suunnasta tultaessa. Keltamaantielle esitetään 50 km/h –rajoitusta taajaman ulkopuolelle osalle.



Kuva 13. Taajaman nopeusrajoitukset.

4.4

Kevyen liikenteen verkko

Jalankuluk ja pyöräily ovat sekä henkilökohtaisesti että kansantaloudellisesti kannatettavia liikkumismuotoja. Päivittäinen kävely tai pyöräily auttaa pitämään kuntoa yllä, parantamaan hengitys- ja verenkiertoelimistöä sekä kasvattamaan lihasvoimaa. Ihmisten aktiivinen liikkuminen näkyy kansantaloudessa vähäisempinä sairauspoissaoloina ja ikäihmisten vähäisempinä terveyspalvelujen tarpeina. Mikäli jalankulku ja pyöräily vähentävät autoilua, vaikutukset näkyvät myös liikennepäästöjen vähentymisenä ja liikenneinfran laajentamistarpeen pienentymisenä.

Liikenne- ja viestintäministeriö on vuonna 2011 julkaissut kävelyn ja pyöräilyn valtakunnallisen strategian. Se tähtää siihen että kävelyllä ja pyöräilyllä on omat tunnustetut asemansa liikennejärjestelmässä. Tavoitteena on lisätä kävelen ja pyöräillen tehtävien matkojen määrää 20% ja samalla vähentää henkilöautoilun osuutta. Käytännössä tämä tarkoittaa 1,2 päivittäisen matkan tekemistä jalan tai pyöräillen autoilun sijaan. Määrä ei ole suuri, sillä esimerkiksi jo yhteen kauppamatkaan sisältyy kaksi matkaa (kotikauppa-koti). Jalankuulun ja pyöräilyn lisäämiseksi ei riitä pelkkien väylien rakentaminen, vaan tarvitaan lisää arvostusta ja motivointia. Liikkumisen sujuvuus, lyhyet etäisyydet ja miellyttävä ja turvallinen ympäristö tekevät päivittäisestä kävelystä ja pyöräilystä entistä houkuttelevampaa.

Merijärvellä ja lähialueen kunnissa on merkittävä potentiaali jalankulun ja pyöräilyn lisäämiseksi. Taajamissa on varsin kattavasti jalankulun ja pyöräilyn reittejä ja välimatkat kotien ja palveluiden välillä ovat lyhyitä. Tässä suunnitelmassa tärkeimpiä kohteita ovat koulumatkojen turvallisuuden lisääminen, vanhusväestön liikkumisen esteettömyys taajaman ydinalueella ja työikäisten jalankulun ja pyöräilyn mahdollistaminen taajamissa ja niiden lähialueilla.

Merijärven taajaman kevyen liikenteen verkkoa laajennetaan asutuksen laajetessa. Nykyisellä maankäytöllä on tarpeen rakentaa väylä Merijärventien varteen välille Vanhatie - Purontie. Vanhatien varteen on tarpeen rakentaa väylä taajaman ydinalueella toimenpideselvityksen mukaan. selvityksestä poiketen väylä voitaisiin päättää Kirkkotien liittymään ja rakentaa siitä uusi väylä kunnantalon pihaan, Siitä



Kuva 15. Kevyen liikenteen yhteys Vanhatieltä kunnantalolle.

on edelleen yhteys taajaman sisäiselle väylästä. Taajaman katujen päät yhdistetään kevyen liikenteen väylällä, joka palvelee hyvin kouluun ja muihin palveluihin menijöitä. Vanhatiellä kulkevien jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden turvallisuutta voidaan parantaa hillitsemällä autoilijoiden ajonopeuksia hidasteilla. Keltamaantieltä rakennetaan väylä koulun pihaan asemakaavan mukaisen Nurkantie-kadun paikkeille.

Tien ylittämisen turvallisuutta parannetaan Merijärventielle Keltamaantien liittymään tehtävällä saarekkeella, joka rakennetaan kevyen liikenteen väylän yhteydessä.

Mopoilua ei sallita Merijärven kevyen liikenteen väylällä.

4.5

Joukkoliikenteen pysäkit

Linja-autopysäkkien tarve selvitettiin seudullisesti valta- ja kantateillä sekä kolmi- ja nelinumeroisilla maanteilla. Selvityksessä nykyiset asukkaat ja pysäkit paikannettiin kartalle, ja katsottiin, löytyykö asukasti-hentymiä, joiden läheisyydessä (ympyrän säde 500 m) ei ole pysäkkejä. Merijärvellä tällaisia pysäkki-puutteista ei löytynyt.

4.6

Koulun ympäristö

Tämän suunnitelman tärkeänä kohteena ovat koulun lähiympäristöt ja oppilaiden itsenäisesti kulkemat koulureitit. Tärkeä osa turvallista koulumatkaa ovat kevyen liikenteen väylät, jotka on todettu edellä.



Kuva 14. Merijärventien uusi suojatiesaareke Keltamaantien liittymässä.

Suunnittelun aikana käytiin läpi maastossa Merijärven koulupiha. Piha on liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta varsin hyvässä kunnossa. Kulkureittien kestopäälyttäminen helpottasi kulkemista ja poistaisi vesilammikot. Yleisesti voidaan todeta, että pyöräilyn olosuhteiden helpottamiseksi pyörätelineet olisi syytä olla katettuja.

4.7 Esteettömyys

Esteettömyyden tavoitetaso voidaan määritellä perustasoksi tai erikoistasoksi. Perustason esteettömyys on oltava kaikkialla julkisilla alueilla ja rakennuksissa. Erikoistasoa käytetään ydinkeskustassa ja siellä, missä liikkuu runsaasti vammaisia, vanhuksia ja lapsia. Lisätietoja löytyy mm. www.esteeton.fi ja Helsingin kaupungin ja invalidiliiton kotisivuilta.

Merijärvellä on syytä pyrkiä erikoistasoon terveyskeskuksen ja vanhainkodin sekä samaan rakennukseen kuuluvien muiden palveluiden sisäänkäynneissä ja koulun hissien sisäänkäynnissä.

Oheisessa taulukossa xx on esitetty esteettömyyskävelyllä havaitut puutteet ja ongelmat. Taulukossa on myös esitetty korjaustoimenpide ja päätoteuttajavastuu. Pääosin korjausehdotukset ovat pieniä niin rakentamisen kuin kustannustenkin kannalta. Edullisinta olisi, jos samantyyppisiä toimenpiteitä voitaisiin tehdä yhteishankkeena useamman vastuutahon kanssa.

4.8

Reittien risteämisjärjestelyt

Kelkkailureittien ja –urien ylityskohdissa kiinnitetään huomiota näkemiin ja reitin tasaukseen. Reitillä tulee olla ns. lepotasanne, jotta kelkan voi pysäyttää turvallisesti ja liikkeellelähtö onnistuu helposti. Risteykset merkitään reittimerkein (kelkkareitti ja STOP-merkki) sekä punaisin aidoin, jotka muodostavat reittiin mutkia juuri ennen tien ylityskohtaa. Kelkkareitti- ja STOP-merkkejä asennetaan jokaiseen ylityskohtaan neljä kappaletta neljään pystytyspylvääseen. Tarkemmat ohjeet ylityskohdan merkitsemisestä saa ohjekortista Tietoa tiensuunnitteluun (TTS) nro 82, Liikennevirasto.

Merijärvellä reitinpitäjän on syytä tarkistaa risteysjärjestelyt ohjeistuksen mukaisiksi.

4.9

Muut toimenpiteet

4.9.1

Tievarsimainokset

Lähtökohtaisesti asemakaava-alueen ulkopuolella ja asemakaavan mukaisella tieliikennealueella on kielletty maantien käyttäjille suunnattujen ulkomainosten pystyttäminen. Kiellosta voidaan poiketa, mikäli mainosta voi pitää tärkeänä liikenteenopastuksen, matkailun tai muusta sellaisesta syystä tarpeellisenä.

Taulukko 2. Merijärven esteettömyysongelmat ja toimenpide-esitykset.

OSOITE	KOHDE	ONGELMA	VASTUU- TAHO	TAVOITE- TASO	PARANNUSESITYS
1 Kunnantalo	porras ovelle	luiska puuttuu	kunta	perustaso	lisätään ovikellon painike alas sekä rakennetaan luiska ja mahdollisesti laajennetaan katosta
2 Kunnantalo	pysäköintialue	invapaikka puuttuu	kunta	perustaso	merkitään invapaikka
3 Vanhatie - kunnantalo	kevyen liikenteen yhteys pihan poikki	nurmi / mukulakiveys	kunta	perustaso	rakennetaan kivituhkapintainen väylä penkkirivistön ohi
4 Vanhatie	kevyen liikenteen yhteydet	kevyen liikenteen väylät puuttuvat (osin leveähkö piennar)	ELY	perustaso	perusparannetaan tie toimenpidesuunnitelman mukaan
5 Sale	ovi	kynnys hiukan korkea, ei automaattiovea	kiinteistön- omistaja	perustaso	madalletaan kynnystä pienellä irtoluiskalla tai asfaltilla, muutetaan ovi automaattioveksi tai lisätään ovikello
6 Apteekki	ovi	oven edessä loiva luiska muttei tasannetta	kiinteistön- omistaja	erikoistaso	siirretään luiskaa kauemmas ovesta, ja rakennetaan tasanne oven eteen
7 Osuuspankin ja apteekin kiinteistö	katos ja tasanne ovien edessä	kapea väylä	kiinteistön- omistaja	perustaso	levennetään ja hiukan korotetaan tasannetta, niin ovikynnykset madaltuvat (upotetaan ovien edusrillät)
8 Osuuspankin ja apteekin kiinteistö	pysäköintipaikat	invapaikka puuttuu	kiinteistön- omistaja	perustaso	merkitään invapaikka pysäköintialueen länsireunaan ja madalletaan reunatuki siltä kohtaa
9 Merijärventie	kevyen liikenteen väylän ja ajoradan sauma	epätasainen päällyste	ELY	perustaso	korjataan asfaltti suojaiteiden päissä
10 koulun hissin ovi	piha	ei merkittyä invapaikkaa eikä opastusta	kunta	erikoistaso	merkitään invapaikka ja opaste seinään
11 kevyen liikenteen väylä koululta Kirkkotielle	kevyen liikenteen yhteys	ei valaistusta	kunta	perustaso	rakennetaan valaistus
12 terveystakeskus	tk:n itäinen sisäänkäynti	vaatimaton luiska	kiinteistön- omistaja	erikoistaso	pidennetään luiskaa tai korotetaan kiveystä
13 terveystakeskus	fysioterapian sisäänkäynti	korkea kynnys	kiinteistön- omistaja	erikoistaso	lisätään luiska tai korotetaan kiveystä
14 kirkko	sisäänkäynti (portaati luiska)	luiskassa vaatimaton kaide, kapea ylätasanne, portaissa ei kaiteita	kiinteistön- omistaja	perustaso	levennetään porrastasannetta "kiven" verran, lisätään kaiteet portaikkoon ja luiskan toiselle puolelle

Kielto ei myöskään koske tilapäistä mainostamista, kuten kokoukset, huvitilaisuudet ja vaalit. Tien läheisyydessä tapahtuvaa toimintaa saa mainostaa rakennuksessa tai sen läheisyydessä, esimerkiksi huoltoasemien mainostornit. Mainokset on laadittava ja sijoitettava siten, että se sopeutuu hyvin ympäristöön eikä heikennä liikenneturvallisuutta.

Mainoksen lupaviranomainen on ELY-keskus, kun mainos sijoittuu asemakaava-alueen ulkopuolelle tai asemakaavan tieliikennalueelle. Muussa tapauksessa lupaviranomainen on kunta. Kunnan on pyydettävä lausunto ELYltä, jos mainoksen informaatio on suunnattu maantien käyttäjille. Mainosten luvan myöntämisessä on huomioitava tasapuolisuus.

Katualueille tulevista tai katujen käyttäjille suunnatuista mainoksista voi päättää kiinteistönomistaja ja kunta. Lähtökohtaisesti katualueille ei sallita pysyviä mainoksia. Jos mainoksia halutaan pystyttää, ne tulee sopeutua katu ympäristöön, ne eivät saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä, kunnossapitoa katu ympäristöä, kaupunkikuvaa eikä turmella katurakenteita. Pysyvät mainokset tulee tehdä suunnitellusti, koko taajamaa tai osa-aluetta koskevaksi. Yhtä yritystä tai palvelua varten ei hyväksytä pysyviä mainoksia katualueella vaan mainokset tulee olla vaihtuvia, esimerkiksi linja-autokatosten tai mainostelineiden vaihtuvat mainokset.

Katualueille sallitaan tilapäiset mainokset, jos ne liittyvät tapahtumaan, vaaleihin tai vastaaviin lyhyen aikaa esillä oleviin tapahtumiin. Tilapäisiä mainoksia ei saa pystyttää ajoradalle, kevyen liikenteen väylälle tai jalkakäytävälle. Mainokset eivät saa myöskään peittää näkemiä, liikennemerkkejä, eivätkä saa heikentää liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä tai kadun kunnossapitoa. Tilapäisetkään merkit eivät saa vahingoittaa katurakenteita, eivätkä aiheuttaa muutakaan vaaraa, esimerkiksi tuuli ei saa heittää mainoksia väylille.

4.9.2 Liikennemerkit

Liikennemerkkien asettamisessa kadun tai tien varteen on oltava johdonmukainen ja noudatettava tarkoin annettuja ohjeistuksia ja periaatteita. Esimerkiksi taajama- ja nopeusrajoitusalueiden merkitsemisessä

on huolehdittava, että se on aukotonta eli alueelle ei pääse mistään suunnasta kulkematta ao. rajoitusmerkin kautta. Myös aluerajoitusten päätyminen on merkittävä aukottomasti. Mäkeläntien osalta on esitetty pieni korjaus nopeusrajoituksen –kappaleessa.

Vanhentuneita liikennemerkkejä (keltainen reunus puuttuu, vanhoja suojatiemerkkejä) on edelleen käytössä. Liikennemerkit on uusittava säädösten mukaisesti mahdollisimman pian.

4.9.3 Kunnossapito

Kunnossapito on tärkeä osa liikenneväylien liikenneturvallisuutta. Kesä- ja talviaikainen kunnossapito vaikuttaa mm. näkemiin, tien pinnan tasaisuuteen ja liukkuteen. Risteysalueilla näkemien ylläpito on tärkeää, eli vesakoiden ja muun kasvillisuuden sekä talvella lumivallien matalana pitämisestä on huolehdittava.

ELY-keskus tarkistaa Kalajoentien (mt 786) kunnossapitoluokan, koska mm. terveyspalveluiden takia liikenne Kalajoen suuntaan on lisääntynyt.

4.10 Toimenpideohjelma

Toimenpideohjelman hankkeet on esitetty tavoitteellisessa toteuttamisjärjestyksessä seuraavassa taulukossa. Toimenpideohjelman laadinnassa on otettu huomioon liikennemäärät, liikenneonnettomuudet, kyselyn tulokset ja muu palaute, maastokäyntien aikana havaitut liikenneturvallisuuspuutteet sekä taloudelliset realiteetit. Taulukon toimenpiteet ovat työryhmän esityksiä, joiden toteutuminen riippuu kunnan ja ELY-keskuksen rahoitusmahdollisuuksista. Toimenpideohjelmassa esitetty järjestys todennäköisesti muuttuu sitä enemmän mitä myöhemmässä vaiheessa toteutettaviin hankkeisiin edetään.

Taulukossa esitetyt hankkeiden kustannukset ovat arvioituja keskimääräisiä kustannuksia. Esitettyjen toimenpiteiden kokonaiskustannusarvio on noin 450 000 euroa, joista kiireellisten toimenpiteiden osuus on noin 270 000 ja josta kunnan osuus on noin 140 000 euroa.

Kiireellisimmiksi, suurempaa rakentamista vaativiksi toimenpiteiksi esitetään:

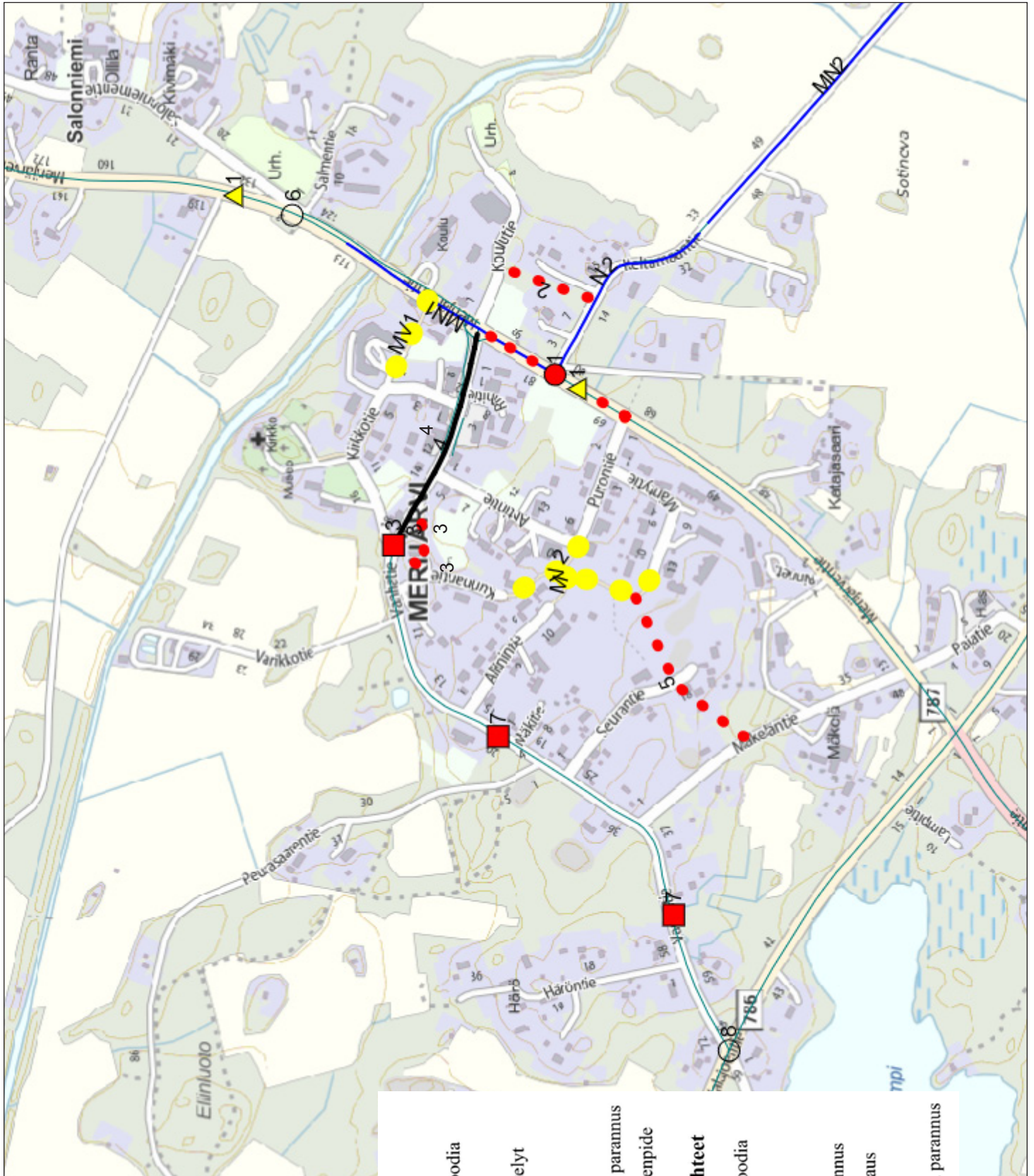
- **Vanhatien perusparannus**
- **Kevyen liikenteen väylä Merijärventien varteen välille Vanhatie – Purontie**
- **Katujen päiden yhdistäminen kevyen liikenteen väylällä**

Taulukossa 3 on esitetty maanteiden osalta Tarvalaskelmassa käytetty toimenpide ja sillä saadut laskennalliset henkilövahinkoon johtaneiden onnettomuuksien vähenemiset. Tarvalaskelmassa ohjelma arvioi toimenpiteen vaikutusta tiekohdan viime vuosien onnettomuuksien, tie- ja liikenneolosuhteiden sekä kullekin toimenpiteelle määritellyn keskimääräisen vaikutuksen perusteella. Tuloksena saadaan laskennallinen henkilövahinko-onnettomuuksien vuosittainen vähenemä (heva-vähenemä), joka on Merijärvellä esitetyillä toimenpiteillä 0,02.

Lukuisia kohteita on esitetty parannettavaksi aloitteissa ja kyselyvastauksissa. Liitteeseen 2 on kerätty ne viime vuosien esiin nousseet ongelmapaikat, joihin ei tässä suunnitelmassa ole esitetty toimenpidettä. Taulukossa on myös lyhyt perustelu, miksi kohde tai esitys ei ole noussut toimenpideohjelmaan.

Taulukko 3. (vieressä) Merijärven toimenpide-esitykset.

Nro	Toimenpiteen kuvaus	Tie	Aosa	Aet	Losa	Let	Määrä	Yks	Kust	Klire	Heva	Hnro	Huom	Katuosote	Päävastuu
MN1	Nopeusrajoituksen muutos	787	4	6811	4	6446	365	m	1000	1	0,003	676	50 km/h -> 40 km/h välillä Keltamaantie - silta + Keltamaantien pää	Merijärventie	Ely
MN2	Nopeusrajoituksen muutos	18191	1	129	1	300	171	m	1000	1	0,000	686	80 km/h -> 50 km/h, Keltamaantie	Keltamaantie	Ely
MN3	Nopeusrajoituksen muutos	7890	4	6900	4	5892	1008	m	1000	1	-0,001	679	60 km/h -> 80 km/h, koulu suljettu	Pyhänskenentie	Ely
MV1	Valaistus						140	m	3000	1		361	Kevyen liikenteen väylän valaiseminen		Kunta
MV2	Valaistus						270	m	6000	1		361	Kevyen liikenteen väylän valaiseminen		Kunta
MV2	Valaistus						120	m	2500	1		361	Kevyen liikenteen väylän valaiseminen		Kunta
1	Kevyen liikenteen väylä						260	m	75000	1	0,001	101	Kevyen liikenteen väylän valaiseminen välillä Purontie-Vanhatie	Merijärventie	Ely
1	Suojatiesareke	787	4	6940	4	6680	260	m	30000	1	0,002	281	Merijärventien väylänyhteydessä	Merijärventie/Keltamaantie	Ely
2	Polku						160	m	10000				Keltamaantietä koululle		Kunta
3	Kevyen liikenteen väylä						80	m	20000	1		101	Kevyen liikenteen yhteys kunnatalo-Kirkkotie		Kunta
3	Kevyen liikenteen yhteys						30	m	10000	1		101	Kevyen liikenteen yhteys kunnatalo-Vanhatie		Kunta
3	Korotettu suojatie tai liittymäalue	18190	1	978			1	kpl	20000	1	0,002	653	Korotettu suojatie tai liittymäalue Kirkkotien risteyksessä Merijärven keskustan liikenne- ja pysäköintijärjestelyt, toimenpidesuunnitelma 2006. Merijärventie - HUOM:	Vanhatie/Kirkkotie	Ely
4	Vanhatien saneeraus	18190	1	960	1	1327	367	m		1	0,004	609	Kirkkotie välillä	Vanhatie	Ely
5	Kevyen liikenteen väylä						300	m	85000	1		102	Kevyen liikenteen yhteys		Kunta
6	Liittymän kevyt parantaminen						1	kpl	50000	2		287	Salonniementien liittymä	Merijärventie/Salonniementie	Yksit.
7	Hidaste	18190	1	221			1	kpl	15000	2	0,002	653	Mahdollinen sinitöyry, sijainti tarkistettava	Vanhatie	Ely
7	Hidaste	18190	1	619			1	kpl	15000	2	0,002	653	Mahdollinen sinitöyry, sijainti tarkistettava	Vanhatie	Ely
8	Liittymän porrastaminen	786	4	5066			1	kpl	100000	3	0,005	282	Kalajoentien ja Vanhatien liittymä	Kalajoentie/Vanhatie	Ely



Kuva 16. Merijärven toimenpide-esitykset.

5 Vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä vähennetään onnettomuus-riskiä ja pienennetään mahdollisten onnettomuuksien seuraamuksia. Liikenneturvallisuuden parantaminen pienin kunnossapitotoimenpitein vaatii pitkäjänteisyyttä ja johdonmukaisuutta. Yksittäisistä liikennemerkeistä ja tiemerkinöjen näkyvyydestä huolehtiminen, talvikunnossapidon oikea-aikaisuus, tien suoja-alueen puuston harventaminen, sivujojaluiskien niittäminen sekä liittymien näkemäalueiden vaaliminen eivät merkittävästi vähennä (laskennallisesti) henkilövahinko-onnettomuuksien määrää vuositasona, mutta vaikuttavat tielläliikkujaan yleiseen viihtyvyyteen, asenteisiin ja käyttäytymiseen. Selkeä ja johdonmukainen liikenneympäristö kielii vastuuntunnosta, joka ”tarttuu” tielläliikkujaan. Toimiva liikenneympäristö lisää asumisviihtyvyyttä ja myös alueen ”imagoa”, jolloin liiketoimintaedellytykset paranevat.

Suuremmat hankkeet vaativat toimenpidesuunnittelun lisäksi rahoituksen järjestämistä. Isojen hankkeiden toteutuminen onkin kiinni päättäjien mahdollisuuksista myöntää rahoitusta.

Keskustan alueelle esitetyillä toimenpiteillä pyritään ensisijaisesti parantamaan jalankulun ja pyöräilyn turvallisuutta. Uusilla kevyen liikenteen väylillä ja turvallisemmilla risteämisjärjestelyillä voidaan myös ohjata kuntalaisia käyttämään autoilun sijasta yhä enemmän kevyttä liikennettä. Turvallisuuden parantamista keskustassa vahvistaa lisäksi ajonopeuksien alentaminen hidasterakenteita toteuttamalla.

Tärkeä osa liikenneympäristön parantamista on toimenpiteistä tiedottaminen ja niiden perusteleminen. Suurin osa Merijärvellä päivittäin liikkujista on joko paikallisia tai lähikunnista tulevia, joten paikallinen ja seudullinen toistuva tiedottaminen tavoittaa parhaiten liikkujat. Liikennekasvatuksen rooli onkin merkittävä.

Laskennallisesti tehokkaimmin henkilövahinko-onnettomuuksia vähentävät valtateille tehtävät toimenpiteet. ELY-keskuksen maanteille Merijärven alueella kohdistuvien kaikkien toimenpiteiden vaikutus on noin 0,02 henkilövahinko-onnettomuutta vähemmän vuosittain. Taulukossa 3 on esitetty vähenemät toimenpiteittäin.

6 Jatkotoimenpiteet

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ja Merijärven kunta hyväksyvät suunnitelman ohjeelliseksi jatkosuunnittelun pohjaksi. Toteuttamistahtoa vahvistetaan ja toimenpiteiden rakentamismahdollisuuksista keskustellaan kunnan ja ELY -keskuksen johdon välillä käytävissä kuntaneuvotteluissa.

Halvimmat toimenpiteet, kuten liikennemerkkimuutokset ja suurin osa esteettömyyteen liittyvistä parantamisesityksistä, voidaan toteuttaa heti hyväksymisen jälkeen. Osa toimenpiteistä voidaan sisällyttää laajempien urakoiden yhteyteen tai silta-, päällyste- tai kunnossapitourakoihin.

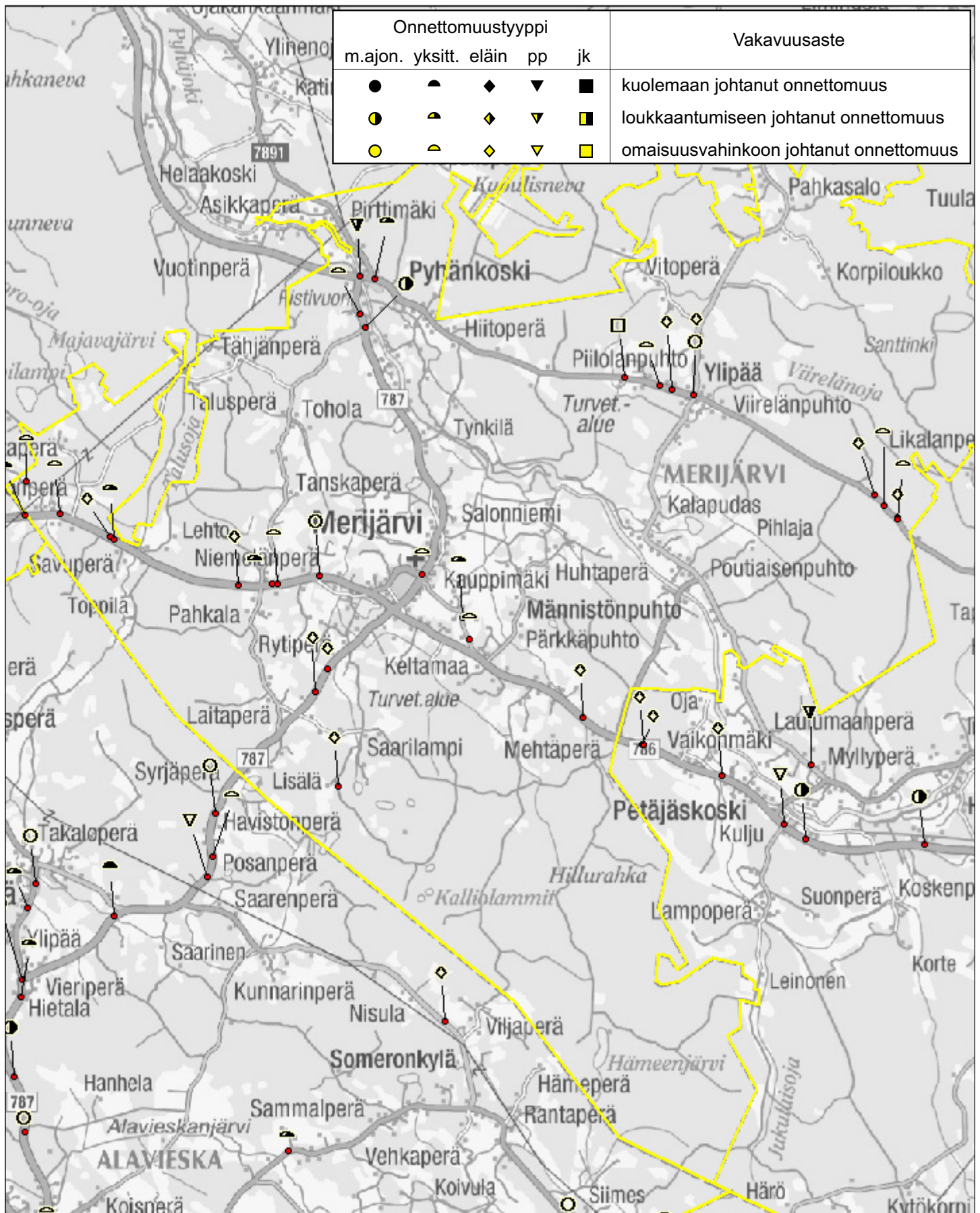
Ensivaiheen kiireellisimmiksi todettujen pienien toimenpiteiden osalta on syytä käynnistää rakennussuunnitelmien laatiminen ja rakentamisen rahoituksen järjestäminen.

Liitteet

Liite 1. Onnettomuuskartta

Liite 2. Luettelo suunnittelun aikana esiin nousseista kohteista, joihin ei tässä suunnitelmassa esitetty toimenpiteitä

Liite 3. Esimerkkitaulukko liikenneturvallisuustyön sisällöstä



Kohde / aloite	Lähde	Aloitevastaus	Liikenneturvallisuussuunnittelun ratkaisu
Maanteiden 18219, 18217 ja 18241 kunnostaminen	ELYlle tullut aloite (3.11.2008)	paikkoja tehdään, harkitaan päällysteen poistamista	Toimenpide ei kuulu liikenneturvallisuussuunnitelmaan.
Liikenneturvallisuuden parantaminen Pyhäjoki-Alavieska mt:llä 787 tietä leventämällä välillä Oulaistentie-Lahdenmäentie sekä nopeusrajoituksen alentaminen 60 km/h	ELYlle tullut aloite (22.9.2006)	leventämistä harkitaan uudelleenpäällystämisen yhteydessä, Nopeusrajoituksesta erillinen päätös	Seudullinen nopeusrajoitustarkastelu ei nostanut ko. tieosuutta esille. Ei esitystä.
Nopeusrajoituksen lasku mt 786 (kalajoentie) välillä taajaman kohdan 60 km/h - Uitontie	ELYlle tullut kunnan aloite (1.11.2011)		Seudullinen nopeusrajoitustarkastelu ei nostanut ko. tieosuutta esille. Tieympäristö ei tue nykyistä alhaisempaa rajoitusta. Ei nopeusrajoitusmuutosesitystä. Kunnan myönnettävä tarvittaessa koulukyyditys.

KOHDERYHMÄ	TOIMINTA	VASTUU	AJOITUS
Liikennekasvatus materiaali	Yksiköt käyvät läpi käytettävissä olevan liikennekasvatusmateriaalin sekä koulutustarpeet	Yksiköiden johtajat (koulunjohtajat, päiväkotien johtajat ym.)	2012 aikana
Liikenneturvallisuuksryhmä	Ryhmä kokoontuu vuoden aikana 2-3 kertaa, suunnittelee ja seuraa sekä tiedottaa liikenneturvallisuuustyötä	Lt-ryhmän puheenjohtaja	Vuosi 2012
Liikenneturvallisuuksosaaminen hallintokunnissa	<ul style="list-style-type: none"> Liikenneturvallisuuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma Liikenneturvallisuuuskoulutuksen ja materiaalin kartoitus hallintokunnissa 	Seudullinen lt-ryhmä yhdessä lt-toimijan kanssa	Alkuvuosi 2012
Liikenneturvallisuustoimijan valinta	Kunnat yhdessä ELY-keskuksen kanssa kilpailuttavat ja valitsevat liikenneturvallisuus toimijan alueelliseksi liikenneturvallisuuustyön koordinaattoriksi	Kuntien lt-ryhmien puheenjohtajat, ELY-keskus	Loppuvuosi 2012
Vuoden 2012-15 liikenneturvallisuusteema Asenteet liikenteessä	Vahvistetaan teema marraskuussa 2012 ja ideoidaan tulevan vuoden teemaan liittyvä työ – vahvistetaan toimintasuunnitelma 2013 1. kokouksessa	Liikenneturvallisuuksryhmä	Vuosi 2012
Asenteet liikenteessä (esimerkki vuoden teemasta)	<ul style="list-style-type: none"> Seudullinen liikenneturvallisuuuspalkinto Liikenneturvallisuuusteemaiset kilpailut vuoden aikana (piirustus- ja valokuvaus) sekä niihin liittyvät näyttelyt Asenteisiin painottuva tiedottaminen vuoden aikana Uuden tapahtumakonseptin rakentaminen nuorten liikenneturvallisuuustyöhön Kuntien liikenneturvallisuuustyötä tekeville suunnattu koulutustapahtuma 	Kaikki yksiköt Lt-toimija toteutuksen koordinaattorina	Vuosi 2012
Kaikki kuntalaiset	Hallintokunnat toteuttavat laadittua liikenneturvallisuuksuunnitelmaa omaan toimintatapansa mukaisesti	Kaikki yksiköt	Vuosi 2012-
Kaikki kuntalaiset	Liikenneturvallisuuksryhmä seuraa liikenneturvallisuuksutilannetta ja kuntalaisilta tulevaa palautetta sekä ohjaa omaa toimintaansa palautteen mukaisesti	Liikenneturvallisuuksryhmä	Vuosi 2012-

Pohjois-Pohjanmaan elinkeino-,
liikenne- ja ympäristökeskus
Veteraanikatu 1
90100 Oulu
puh. 0295 038 000
www.ely-keskus.fi